POLSKA FLOTA NARODOWA

Nr. 14
Cena
Zł. 1.—

ORGAN STOŁECZNEGO KOMITETU FLOTY NARODOWEJ

POLSKA
FLOTA NARODOWA
ORGAN STOŁECZNEGO KOMITETU FLOTY NARODOWEJ
WYCHODZI 1-GO i 15-GO KAŻDEGO MIESIĄCA

Nr. 14. **Warszawa, 1 października 1931 r.** **Rok I.**

REDAKTOR NACZELNY: GEN. MARJUSZ ZARUSKI
REDAKTOR: ZDZISŁAW ANDRZEJOWSKI

TREŚĆ NUMERU:

Okładkę malował art. mal. Stefan Norblin.

STARY I NOWY ŚWIAT



Jeden ze szkolnych okrętów marynarki amerykańskiej na tle drapaczów nieba Nowego Jorku.

U PROGU NOWEGO SEZONU

Okres letnich miesięcy, wyraźniej może niż gdzieindziej, znaczy się w Polsce specjalną atmosferą wakacyjno-odpoczynkową.

Wiele spraw, nieraz niepospolicie ważnych i nieznoszących odkładania na później — czekać musi pory chłodniejszej, jesieni, by „odzyskać“ swą nieutraconą w rzeczywistości aktualność i wejść na porządek dzienny zainteresowań społeczeństwa.

Spraw takich naliczyćby można tysiące, możnaby udowodnić czarno na białem, że na skutek tego „systemu“ kraj traci niesłychanie dużo, możnaby tomy całe zebrać przykładów na dowód, że są kraje niedotknięte okresem letniego odkładania rzeczy ważnych do jesieni.

Poprzestać jednak trzeba na stwierdzeniu dwóch ważnych faktów: 1) że porządek taki istnieje i nic się na to nie poradzi i 2) że na ten rok okres „wakacyjny“ należy już do przeszłości.

Lato przeszło, skończyły się urlopy, do warsztatów codziennych zajęć powrócili wszyscy i rozpoczęło się normalne życie z z wszystkimi jego kłopotami i obowiązkami.

Sprawy „odłożone“ otrzepane zostały z naftaliny i stanęły na platformie domagającej się załatwienia ich, a raczej odrobienia.

Jesień bieżącego roku, jako okres powrotu do wytężonej pracy, przynosi społeczeństwu polskiemu cały szereg problemów trudnych do rozwiązania. Specjalnie ciężkie warunki ekonomiczne w głównej mierze obciążyły umysły troską o byt, o połatanie budżetu, o zwykłe przeżycie.

Wielka część społeczeństwa troską tą wypełni całkowicie swe zainteresowania i zapewne nie będzie umiała znaleźć miejsca na nic innego. Poprostu: odłoży znów „do lepszych czasów“ wszystko inne i zamknie się na tym trudnym i ciężkim odcinku.

Nie można jednak pozwolić by ta niezwykle poważna sytuacja mogła odsunąć choćby na najkrótszy czas spełnianie obowiązków obywatelskich. Obowiązków, stanowiących w swej istocie, o dalszym rozwoju bytu państwowego i utrzymaniu w całości tego wszystkiego, co krwawym wysiłkiem woli i czynu Polska zdobyła.

Zamknięcie się w ramkach powszednich jedynie trosk znaczyłoby tyle, co zdanie się na łaskę losu i obojętne czekanie na to, co przyjdzie, a przecież wiadomem jest powszechnie i tego specjalnie oświetlać nie potrzeba, że znajdujemy wciąż jeszcze na okopie wojennym. Taka jest sytuacja międzynarodowa.

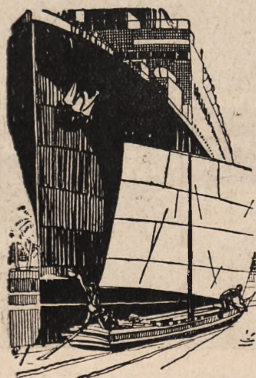
Sąsiedzi ze wschodu i zachodu ani na jeden moment nie zrezygnowali z utraconych ziem, stanowiących dziś odzyskaną własność Rzeczypospolitej. Ani na jeden moment nie pogrzebano tam nadziei odebrania złupionych kiedyś dóbr i nie zaniechano prób wytworzenia sprzyjających okoliczności.

Usilna i planowo prowadzona propaganda za rewizją traktatów znajduje na całym świecie słabszy lub mocniejszy oddźwięk i niema prawie tygodnia by gdzieś jakiś zjednany „polityk“ nie opowiedział się za tą ideą.

Niezwykle udatne posunięcia niemieckie na szachownicy stosunków międzynarodowych stawiają Polskę w konieczności coraz baczniejszego i czujniejszego obserwowania tych wydarzeń, a co ważniejsze, są jakby przestrogą, że liczyć napewno — można tylko na siły własne.

Zgodnie z wydarzeniami na zachodzie idą przygotowania na wschodzie. Coraz wyraźniej tworzy się tam ognisko świetnych interesów, dla których polityka poświęcać umie wszystko i liczenie na podpisane umowy i układy staje się krótkowidztwem. Znów stawia to Polskę w konieczności oglądania się jedynie na własne zapasy energji i zdolności odpornych, by w chwili krytycznej nie dać zaskoczyć się niczemu.

Zapasy te wytwarza społeczeństwo, wytwarza samodzielnie, bez pomocy machiny administracyjnej i nakazań urzędowych — inaczej front wewnętrzny słabnie, kruszeje i przestaje być zdolnym do przeradzania się w chwili koniecznej w kadry obronne.



Moment taki nazywa historja upadkiem narodu.

Ile więc sił, bronić się przed tego rodzaju marazmem trzeba i budzić nietylko w sobie, lecz wszędzie i przy każdej sposobności sumienie obywatela ceniącego wolność i zdającego sobie sprawę ze skarbów samodzielności państwowej.

Gdy wszystko to stanie żywo przed oczyma — w pierwszym rzędzie myśl biegnie w stronę najukochańszego skrawka ziemi.

Pomorze! — Bursztynowy brzeg! — Gdynia!...

Tam przecież sercem powinna być i jest cała Polska. Tam przedewszystkiem trzeba myśleć o osłonie i tam stać twardo i zdecydowanie.

Na pytanie: jak to zrobić? — bez zająknienia odpowie najmłodszy nawet Kaszub:

Okrętów nam potrzeba! Okrętów wojennych, a nikt nie ośmieli się wyciągnąć ręki po naszą ziemię!

I tak jest naprawdę. Taka jest rzeczywistość i najwyszukańsze nawet argumenty małodusznych „polityków“ o zbędności wysiłków Polski na wybrzeżu — zmienić jej nie są w stanie. Wołanie o okręty, dochodzące do nas z nad morza to polska racja stanu, to nakaz najwyższy dla całego narodu.

W warunkach tych nie wolno nikomu pozostać obojętnym dla sprawy rozbudowy marynarki wojennej, nie wolno ani na jedną chwilę zapominać o tem, że tylko ona może nam dać pełną gwarancję, że nikt zbrodniczym zamachem nie uszczupli stanu naszego posiadania, bez którego los Polski, jako państwa mocarstwowego byłby przesądzony.

Więc choć czasy są ciężkie, choć troska o przetrwanie ich tak wiele miejsca w życiu obecnem zajmuje — pamiętać trzeba o tem, że nawet najmniejszy, najwięcej okrojony budżet pozwoli jeszcze na wpłacenie do kas Komitetu Floty Narodowej jednego złotego. Jednego złotego rocznie! — Trochę tylko pamięci i poczucia obowiązku a przyjdzie to dość łatwo.

Jeśli pamięć ta będzie pielęgnowana i obowiązek spełniony — Polska spokojnie może patrzeć w przyszłość i mieć pewność, że skarb jej największy — wybrzeże — jest bezpieczne.

ZDZISŁAW ANDRZEJOWSKI

OŚRODEK MORSKI

Państw. Urzędu Wychowania Fizycznego i Przysposobienia Wojskowego w Gdyni

Pilnie, wytrwale i bez rozgłosu pracowali uczestnicy kursu Ośrodka Morskiego w Gdyni nad zdobyciem wiedzy i praktyki, niezbędnych w żeglarstwie morskiem na jachtach. Mało kto wiedział coś w Ośrodku.

Odgrodzony od świata piaskami niezabudowanego jeszcze mola rybackiego, ogniskował w sobie Ośrodek myśl i zapał żeglarzy — jachtsmenów, dla których morze stało się celem ich dalszych poczynań. Ośrodek tegoroczny zgromadził wyłącznie tych żeglarzy wód śródlądowych, którym ciasno już było na naszych rzekach i rzeczkach, którzy zapragnęli wody i horyzontów bezkresnych.



Załoga „Junaka“ z gen. M. Zaruskim, jego komendantem

Państwowy Urząd Wychowania Fizycznego już drugi rok organizuje kursy Ośrodka. W r. ub. podobny kurs, w mies. letnich odbył się w Jastarni, w r. b. — w Gdyni.

Tegoroczny kurs, dzięki doświadczeniom r. ub. zorganizowany był należycie i odpowiadał w zupełności swemu zadaniu.

Uczestnicy kursów rekrutowali się w połowie z członków klubów żeglarskich, w drugiej połowie ze starszych harcerzy, grupujących się w drużynach wodnych całej Polski, których liczba dosięga 60.

Kierownictwo wyszkolenia spoczywało w rękach gen. Marjusza Zaruskiego, który jako główny instruktor żeglarstwa morskiego, miał ku pomocy pr. pr. marynarki handlowej, Jana Kuczyńskiego i Jana Witkowskiego. Pr. Tumiłowicz miał objąć dział silników spalinowych. Ośrodek rozporządzał trzema mniejszemi jachtami, dwiema jolami, dwiema dużemi szalupami i jedną motorową łodzią — i dużym jachtem „Junak“.



Gen. M. Zaruski przed wyruszeniem w podróż

Wykłady obejmowały następujące przedmioty: 1) budowa i klasyfikacja okrętów żaglowych ze szczególnem uwzględnieniem jachtów 2) nawigacja 3) locja 4) prawo morskie 5) prawo drogi 6) sygnalizacja 7) praktyka morska, 8) meteorologja, 9) roboty linowe.

Zajęcia trwały cały dzień: przed obiadem teorja, po obiedzie ćwiczenia praktyczne na jachtach. W tym celu uczestnicy wyjeżdżali w zespole na jachtach i jolach na teren z góry wyznaczony i tam pod kierunkiem gen. Zaruskiego przerabiali odpowiednie manewry.

Na zakończenie obydwóch kursów odbyły się wyjazdy kandydatów na kapitanów jachtowej żeglugi za granicę na dużym 45-tonowym (150 qm. żagla) jachcie „Junak“.

Uczestnicy kursu lipcowego wskutek opóźnienia remontu „Junaka“ odbyli na nim wycieczkę do Rönne na Bornholmie i do wysp Christiansö; kurs sierpniowy był pod tym względem szczęśliwszy, uczestnicy jego bowiem mieli możność odbyć dalszą podróż — znów do Rönne na Bornholmie i dalej, do Kopenhagi, Warbergu, Göteborgu, Helsingöru i z powrotem do Gdyni. Kapitanem jachtu w obydwóch podróżach był gen. M. Zaruski, zastępcami jego: w pierwszej podróży pr. Kuczyński, Z. Pankiewicz i H. Fronczak. W drugiej: pr. J. Witkowski, A. Wolff i Dr. E. Heil.

W podróżach tych kursanci uzupełnili swe wiadomości praktyką żeglugi na pełnem morzu, nauczyli się cenić jego piękno i siłę. Powrócili do domów, jak zresztą i inni kursanci, miłośnikami morza, jeżeli nie jego entuzjastami.

Wynik pracy był, można to stwierdzić, bardzo dobry: na 100 uczestników obydwóch kursów zdało: na kapitanów jachtowej żeglugi morskiej — 26, na ster-



Dobra żegluga



Na pełnem morzu

ników jachtowej żeglugi morskiej — 51.

Nowością było dopuszczenie przez gen. Zaruskiego do udziału w sierpniowym kursie kobiet-żeglarek. Pilnością i zapałem do żeglarstwa morskiego przodowały na kursie. Praca ich uwieńczona została bardzo dobrym wynikiem: na 7 żeglarek (w tem 5 harcerek), które brały udział w kursie, egzamin na sternika (właściwie sterniczkę) jachtowej żeglugi morskiej zdało 6.

Kursy Ośrodka Morskiego w rozwoju naszej myśli morskiej spełniają poważne zadanie: bez poznania bowiem morza nie dojdziemy nigdy do zrozumienia wszystkich spraw i potrzeb jego,



„Junak“ w porcie

pozostanie ono czemś obcem w organizmie państwowym; Polska nie rozszerzy granic swoich na obszary wodne, stykające się bezpośrednio z granicami wszystkich nimal krajów świata.

Jachting przysporzy nam znawców i zapaleńców morza, dla których Polska nie skończy się na Helu. Ci osobiście i przez swe środowiska powiększą Polskę o wodne „Dzikie pola“, które należą do tych, co przez nie wędrują.

Państwo nie powinno skąpić wydatków na ugruntowanie jachtingu naszego na morzu.

Jest to nakaz chwili obecnej.

E.

BUNT MARYNARZY ANGIELSKICH

Przed niespełna dwoma tygodniami, opinję całego świata, poruszyła krótka, lakoniczna depesza:

„Admiralicja angielska ogłosiła urzędowy komunikat, który stwierdza, że wśród marynarzy okrętów wojennych floty atlantyckiej *wybuchło niezadowolenie z powodu obniżki żołdu.* Ze względu na podniecone nastroje tych marynarzy *uznano za wskazane wstrzymać manewry.*

Największe niezadowolenie panuje wśród marynarzy niższych stopni, którym stosunkowo najbardziej obcięto żołd.

Krążą pogłoski, iż załogi niektórych okrętów znajdujących się na pełnym morzu *wypowiedziały posłuszeństwo*“.

Lapidarny i zwięzły ton depeszy, pozwalał przypuszczać, że sytuacja w Anglji jest bardzo poważna i groźna. Bunt bowiem wybuchł niemal bezpośrednio po rekonstrukcji rządu Mac Donalda, w chwili gdy Wielka Brytanja znalazła się u progu kryzysu gospodarczego i ostrego przesilenia finansowego. Bardziej pesymistyczniej nastrojeni politycy domowego autoramentu, skojarzyli bunt marynarki angielskiej, skojarzyli z rokoszem z przed 14 lat, jakim był bunt marynarki rosyjskiej w Kronsztadzie, stanowiący prolog do jednego z największych, jakie zna ludzkość, przewrotów politycznych.

Tymczasem dni najbliższe przyniosły całkowite wyjaśnienie i uspokojenie. Bunt zlikwidowano drogą wzajemnego porozumienia, co przyszło tem łatwiej, że nie był on aktem oporu czy protestu, wywołanym względami natury politycznej, lub moralnej, lecz pewnego rodzaju próbą strajku, zatargiem między pracobiorcą i pracodawcą, na tle czysto ekonomicznem, zarobkowem. Chodziło bowiem o obniżenie żołdu. Żołnierz i zatarg ekonomiczny?... Brzmi to nieco paradoksalnie, lecz prawdziwie, gdy chodzi o marynarkę angielską. Różni się ona bowiem, od podobnych formacji wojskowych innych państw europejskich tem, że opiera się ona na dobrowolnej, służbie ochotniczej. Trzy czwarte niemal załóg floty wielkobrytyjskiej to wolontarjusze, traktujący marynarkę jako dobrowolnie obrany zawód, a więc niekrępowani przymusem służby wojskowej. Żołnierz tego rodzaju pochodzenia trudniej poddaje się dyscyplinie wewnętrznej, nie opanowywuje go ona całkowicie psychicznie, a rząd, jak również admiralicja muszą traktować marynarza nie jako zaciężnego pod grozą kar i dyscyplin żołnierza, lecz jako wolnego obywatela, oddającego państwu, dla zaspokojenia swoich upodobań, czy też zdobycia kawałka chleba swoje siły i życie.

Tylko przy tego rodzaju ustosunkowaniu się żołnierza do państwa mógł wybuchnąć rokosz, czy też mogły być podjęte próby wypowiedzenia posłuszeństwa, litylko na tle ekonomicznem. W innem państwie, momentu takiego bez pobudek politycznych wyobrazić sobie nie można. Że tak jest, a nieinaczej, świadczą niektóre momenty z zatargu między admiralicją a załogami poszczególnych okrętów: Angielski dziennik „Evening News“ doniósł, że gdy flota miała wypłynąć na manewry, marynarze odmówili posłuszeństwa na sygnał podniesienia kotwicy, wznosząc równocześnie potrójny okrzyk na cześć króla, by zamanifestować, że protest ich nie stoi w związku z nielojalnością w stosunku do korony.



Ośrodek morski w Gdyni

Moment ten w pojęciu każdego obywatela kontynentu ma zabarwienie groteskowo - humorystyczne. Buntownicy, wiwatujący na cześć swego monarchy i w dodatku buntownicy żołnierze, to zjawisko osobliwe, jak gdyby zaczerpnięte z powieści Dickensa.

Lecz stanie się ono zupełnie zrozumiałe, jeśli spojrzymy na nie pod kątem psychiki przeciętnego obywatela angielskiego. Umysłowość rasowego wielkobrytyjczyka opiera się na przesłankach czysto praktycznych, do jakich przedewszystkiem należy obopólne wypełnienie przyjętego na się obowiązku. To też anglik i służbę wojskową, zwlaszcza gdy opiera się ona na zasadach wolontarjuszostwa, opiera na tych samych zasadach. Skoro żołnierz spełnia swój obowiązek, spełnić powinno go i państwo. Obniżenie zaś żołdu, już jest pewnego rodzaju uchyleniem się od przyjętego obowiązku przez państwo i stąd powód do słusznego protestu.

Marynarz angielski nie traktuje swojej pracy, jako militarnego przymusu, lecz jako dobrowolny zawód, zapewniający środki utrzymania jemu i jego rodzinie i tym samym stanąć musi przedewszystkiem na platformie zarobkowej, co z punktu ekonomicznego i socjalnego jest stanowiskiem zupełnie słusznem.

Jak dalece poczucie wzajemnego obowiązku jest silne w psychice angielskiego żołnierza obywatela, świadczą dość częste wypadki z ubiegłej wojny, kiedy to żołnierze angielscy nieraz pod gra-

dem pocisków, w ogniu huraganowym rozpoczynali pewnego rodzaju „strajk włoski“ ponieważ nie dostarczono im na czas śniadania, lub też wydzielono niedostateczne racje żywnościowe. I rząd angielski z wypadków tego rodzaju nie wyciągał nigdy daleko idących i groźnych konsekwencji, ponieważ przy wrodzonym poczuciu obowiązku rozumiał dobrze, że żołnierz ma prawo wymagać, aby państwo wypełniało to, co do niego należy.

Stosunek jednostki do obowiązku jest zasadniczą cechą psychiki narodu angielskiego i stanowi jego potęgę. W granej przed dwoma laty w Teatrze Narodowym sztuce angielskiego autora R. C. Sheriffa p. t. „Koniec wędrówki“, kiedy wśród żołnierzy uwięzionych w ostrzeliwanym schronie budzi się niewiara i zwątpienie w celowość wojny, jeden z bohaterów sztuki w krótkiem zdaniu definiuje zagadnienie: „obowiązkiem naszym jest wytrwać — przyrzekliśmy“. I chociaż wypełnienie obowiązku kosztować będzie życie, zostanie on wypełniony.

Jeśli jednostką i całem społeczeństwem kieruje tego rodzaju ideologja — łatwo zrozumieć, że taka jednostka, bez względu na swój stosunek do państwa, będzie umiała bronić swoich praw. Z jednej strony tego rodzaju zasada stanowi o potędze państwa, z drugiej zaś stać się może bardzo niebezpieczna, z chwilą usiłowania ograniczenia praw życiowych jednostki.

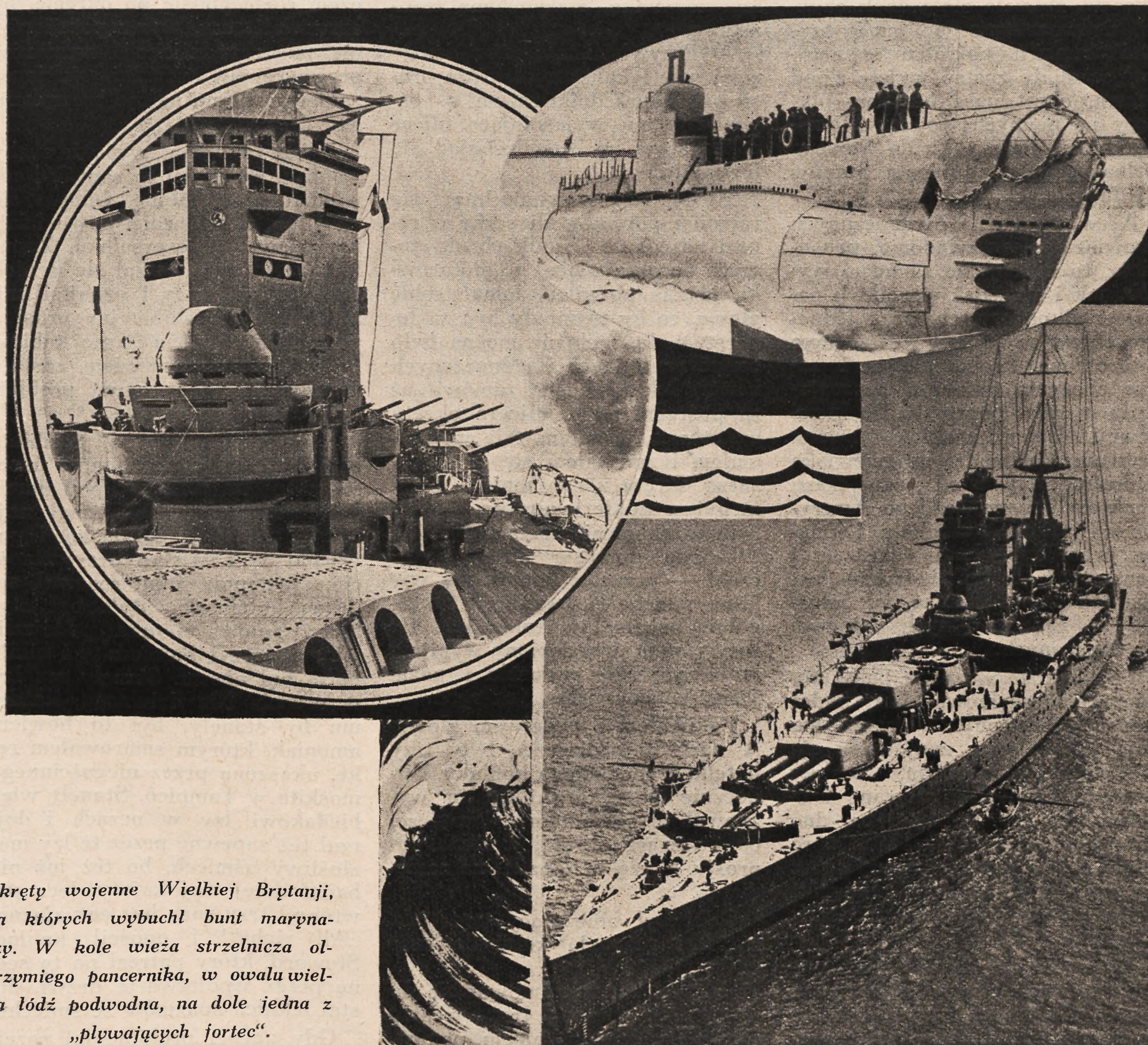
Albowiem buntu marynarki angielskiej, aczkolwiek miał on przebieg bardzo pokojowy i został „familijnie“ zażegnany, lekceważyć nie należy. Był on pierwszym protestem i odruchem przeciwko systemowi oszczędności, będącemu dziś czołową dewizą wszystkich państw. Marynarze angielscy pierwsi oparli się zamiarowi państwa uchylenia się od części przyjętych na się obowiązków.

Bunt ten był wydarzeniem niesłychanie doniosłem, ze względu także i na różnolitą narodowość imperjum brytyjskiego, w którem najmniejsze naruszenie dyscypliny w sferze czynników państwowych, może wywołać liczne i nie zawsze pożyteczne dla ogólnej polityki oddźwięki.

Zapominać nie należy, że bunt marynarzy dotknął państwo najbardziej konserwatywne i mimo daleko idących swobód konstytucyjnych najbardziej monarchiczne. Lecz właśnie tylko obywatele takiego państwa potrafią z całą energją bronić posiadanych przywilejów i praw, bez względu czy będą to prawa natury czysto moralnej, czy też materjalnej.

Załogi okrętów wojennych pierwsze zwróciły się do swego rządu z ostrzeżeniem, że błędów politycznych nie należy naprawiać kosztem praw życiowych obywateli, bo polityka zubożania społeczeństwa nie podniesie ani dobrobytu, ani nie podtrzyma zachwianej równowagi budżetowej.

Bunt marynarzy w państwie wybitnie morskiem, rozrzuconem po całym globie ziemskim, jakiem jest Anglja, jest wydarzeniem doniosłem i niezwykle drażliwem. Zrozumiał to doskonale rząd angielski, likwidując go w sposób rozumny, zgodny z psychiką i zasadami swoich obywateli, stają-



Okręty wojenne Wielkiej Brytanji, na których wybuchł bunt marynarzy. W kole wieża strzelnicza olbrzymiego pancernika, w owalu wielka łódź podwodna, na dole jedna z „pływających fortec“.

cych w obronie przynależnych im praw. Tylko w ten sposób uniknięto konfliktu, który mógłby mieć skutki nieobliczalne, a którego rozwinięcie mogłoby ogarnąć wszystkie części świata, pociągając za sobą skutki wprost nieobliczalne.

W każdym razie nieporozumienie między nowym kursem politycznym rządu angielskiego a marynarką wskazuje, iż walka o byt zaczyna być najważniejszem prawem ludzkości i że zaczyna ona kwestjonować nienaruszalność pewnych kanonów i dogmatów, bardzo dogodnych może z punktu widzenia państwowości, lecz coraz częściej kolidujących z prawami jednostek, z których się składa każda państwowość.

A konfliktów tego rodzaju lekceważyć nie należy, choćby li tylko w imię instynktu samozachowawczego.

JAN SOKOLICZ WROCZYŃSKI

PROHIBICYJNE IGRASZKI

— Dziś mamy po raz ostatni piwo do obiadu! — oświadczył nam komisarz okrętu.

Oświadczenie to wywarło — rzecz prosta — zupełnie przygnębiające wrażenie na licznych amatorów napoju Gambrynusa. Pewien pasażer nie zbyt tęgo orjentujący się w sytuacji, sądząc, że w zapasach okrętowych zabrakło już piwa, począł czynić oficerowi administracyjnemu gorzkie wyrzuty, iż nie postarał się o taką ilość piwa, któraby wystarczyła na cały okres podróży.

Piwa jednak nie zabrakło na okręcie, zbliżała się jednak chwila, kiedy zarówno ono, jak i wszystkie trunki na pokładzie się znajdujące miały zostać wyjęte z pod prawa, okręt nasz bowiem, płynący po mętnych wodach Misisipi, zbliżał się szybko do Nowego Orleanu, pięknego miasta Stanów Zjednoczonych.

A w Stanach Zjednoczonych obowiązuje, jak wiadomo, prohobicja, to znaczy, że zarówno wyrób, jak i sprzedaż wszelkich napojów alkoholowych, poza jednoprocentowym piwem, jest surowo wzbroniona. Prohobicję, czyli zakaz spożycia alkoholu, wprowadziła w życie poprawka do konstytucji amerykańskiej, zwana prawem Volsteada, od nazwiska wnioskodawcy i od tego czasu punktem honoru każdego Amerykanina jest picie alkoholu. Łamiący prohibicję, łamią zarazem i konstytucję, to też nigdzie nie jest ona tak często łamana, jak właśnie w praworządnych Stanach Zjednoczonych.

Po obiedzie wszyscy pasażerowie okrętu asystowali przy nader żałosnej ceremonji. Wszystkie napoje alkoholowe, znajdujące się w barze okrętowym, zostały skrzętnie zinwentaryzowane i opuszczone w koszach na dno okrętu, do osobnej kabiny, która miała zostać opieczętowaną przez agentów prohibicyjnych. Również opieczętowany miał zostać tank z piwem.

Wreszcie ukazały się przed nami wyniosłe drapacze chmur Nowego Orleanu, na szczycie masztu ukazała się żółta flaga, oznaczająca, iż na okręt przybywa portowa komisja sanitarna. Komisję tę stanowił młody lekarz, który wszystkim pasażerom bardzo troskliwie zaglądał w oczy, Stany Zjednoczone bowiem szczególnie baczą na to, by nie wypuszczać na swą ziemię ludzi dotkniętych chorobą oczu.

Gdy młody, sympatyczny lekarz okrętowy zakończył już swe czynności i podpisał protokół, stwierdzający, że nie ma na okręcie pasażerów chorych, którzyby na ziemię Washingtona zawlec mogli jakąś zakaźną chorobę — ukazał się pisarz okrętowy i wręczył jakąś niewielką, a wypchaną walizeczkę.

— Przywieźliśmy panu doktorowi owe lekarstwo, o które prosił pan poprzednim razem! — oświadczył mu wyjaśniająco oficer administracyjny, uśmiechając się jowialnie.

Młody lekarz uśmiechnął się również, porwał walizeczkę w rękę i zszedł po schodkach okrętowych do oczekującej go motorówki, ja zaś począłem łamać sobie głowę, co by to mogły być za lekarstwa, których nie można było nabyć w Stanach Zjednoczonych i które lekarz musiał zamówić, aż za pośrednictwem oficera okrętu na którym jechałem. Nie wytrzymałem i zwróciłem się do komisarza okrętu z zapytaniem, jakie to były rzadkie lekarstwa.

Uśmiechnął się szelmowsko.

— Nie domyśla się pan? — rzekł — przecież koniak ma wybitne własności lecznicze. Szczególnie oryginalny francuski... Ile razy jestem przeziębiony wypijam butelczyny do poduszki i nazajutrz jestem zdrów, jak ryba.

Pokiwałem z podziwem głową. A więc w walizeczce były trzy butelki francuskiego koniaku. Widocznie amerykański doktór wyznawał te same teorje lecznicze, co komisarz okrętu, a może poprostu — często zapadał na zaziębienia.

Taki był obiecujący początek. Po nim przyszła kolej na inne cuda.

Gdy okręt przycumował się do doku i opuszczono trap, weszło na pokład okrętu pięciu panów, czarno ubranych, w melonikach, na przodzie których umieszczone były tarczki z jakiemiś tam emblematami i z groźnym napisem. Była to policja prohibicyjna, na którą Stany Zjednoczone wydają olbrzymie sumy. W piątce tej był jeden murzyn i był to jedyny człowiek, który nie miał srogiej, surowej miny, lecz który uśmiechał się do wszystkich i wszystkiego tak szeroko, jakby białością swych zębów chciał zareklamować jakiś „Dentosan“ czy „Kalodont“.

Pięciu owych panów wymieniło ukłony z komisarzem okrętu, poczem rozbiegli się po okręcie, by sprawdzić, czy ktoś z pasażerów nie ma zbrodniczych zamiarów przemycenia kropelki jakiegoś zgubnego płynu na ląd amerykański.

Jeden taki pan, wysoki, suchy Yankes, zrobił mi tę radość i odwiedził moją kabinę. Odbyło się to zupełnie grzecznie, powiedziałbym nawet po wersalsku. Zapukano do drzwi, ukazał się w nich steward kabinowy i oznajmił mi, że urzędnik prohibicyjny prosi o pozwolenie wejścia do mej kabiny. Pozwolenie to oczywista zostało mu dane i wtedy agent prohibicyjny złożył mi wizytę.

Wszystko, co w mojej kabinie było butelką, stało dumnie uszeregowane na stoliczku pod iluminatorem. Mój gość sięgnął najpierw po wodę kolońską i powąchał ją z wielką przyjemnością. Następnie zainteresował się drugą buteleczką. Była bez etykiety. Yankes spojrzał podejrzliwie, otworzył buteleczkę i silnie pociągnął nosem. Stanęły mu łzy w oczach. Nic dziwnego, każdemu by stanęły, był to bowiem amoniak, którym smarowałem rękę, ukąszoną przez niegościnnego moskita w Tampico. Stanęły więc biedakowi łzy w oczach i dojrzał też zapewne przez te łzy mój złośliwy uśmiech, bo też już nie badał dalej mej kajuty, lecz powtórzył trzy razy bez entuzjazmu „All right“! i opuścił kabinę. Steward, który patrzał na tę scenę przez wpółotwarte drzwi, dostał lekkich spazmów ze śmiechu.

Gdy agenci prohibicyjni rozejrzeli się po okręcie i wsadzili nos

do tej lub owej kabiny komisarz okrętu powiódł ich tam, gdzie były zamagazynowane napoje alkoholowe. Agenci prohibicyjni poszli tam nałożyć pieczęcie, które miały trwać nienaruszone do chwili opuszczenia portu przez okręt. Nigdy nie spodziewałem się że tak prosta czynność jak nakładanie pieczęci jest pracą tak dlugą i ciężką. Komisja prohibicyjna bawiła na dole więcej, niż godzinę. Wreszcie agenci „suchości" ukazali się na pokładzie. Stąpali nieco niepewnie. Zaczerwienione ich oblicza zdradzały, jak bardzo męczące jest nakładanie pieczęci. Oblicza te jednak zdradzały ową radość jaką daje poczucie dobrze spełnionego obowiązku. Nie mówię już o murzynie, którego twarz jaśniała, jak uśmiechnięty księżyc w pełni— zwyczajnie glupi negr! — ale nawet „mój" suchy agent uśmiechał się w sposób, który dawał każdemu do zrozumienia, że on wie, co to jest radość życia. Gdy mnie zobaczył, wyciągnął do mnie prawicę i ściskając mą rękę (tę ukąszoną przez moskita) począł mówić coś do mnie, czego niestety nie zrozumiałem przy mej minimalnej znajomości angielszczyzny. Zapewne wyrażał swą radość, że przybyłem do Ameryki. Tego samego wieczoru w kabinie kapitana pociągaliśmy złoty koniak na pohybel prohibicji i nigdy chyba Bachus nie był z nas bardziej zadowolony, jak wtedy, kiedy trącaliśmy się pełnymi „mokrości" kieliszkami w „suchym" Nowym Orleanie.



W zachodzącem słońcu.

Jest zwyczaj, że ta sama komisja prohibicyjna, która pieczętuje napoje alkoholowe, zdejmuje pieczęcie z chwilą opuszczania portu przez okręt. W związku z tem, opowiadano mi następującą zabawną historję. Na pokład pewnego okrętu przybyła komisja prohibicyjna, a członkowie jej tak długo „nakładali pieczęcie", że opuścili okręt w stanie, który i w Stanach Zednoczonych, nazywa się pijaństwem. Kapitan owego okrętu był to człowiek, jak to mówią, cwany, a widząc, w jakim stanie komisja prohibicyjna opuściła okręt, kazał zdjąć pieczęcie.

Gdy okręt miał wyruszyć w dalszą drogę komisja znów przyszła na okręt, by zdjąć pieczęcie, a tu z pieczęci, ani śladu. Narobili gwałtu, grozili protokołami, grozili, że nie wydadzą papierów okrętowych. Aliści kapitan oświadczył im, z chytrym uśmiechem, że pieczęcie nie były zrywane, bo ich wogóle nie było... Zapewne dlatego, że panowie „zapomnieli" je założyć. Agenci zrozumieli szybko, co delikatnie zasugerował im dowcipnie kapitan, mianowicie, że byli tak pijani, że zapomnieli o pieczęciach. Woleli też machnąć ręką na tę sprawę.

W czasie mego pobytu w Stanach Zjednoczonych wydarzył się tam jeszcze lepszy kawał na jeziorze Erie, które leży na granicy Stanów Zjednoczonych z Kanadą. Otóż agenci prohibicyjni zauważyli, że mieszkańcy pewnego miasteczka, leżącego nad jeziorem, naturalnie po amerykańskiej stronie są od jakiegoś czasu jakby zbyt podnieceni. Zaczęli bliżej badać przyczyny tego podniecenia i oto okazało się, że pomysłowi przemytnicy alkoholu przeprowadzili pod powierzchnią jeziora rury, łączące oba brzegi i pompowali kanadyjskie piwa na amerykańską stronę, ku zadowoleniu mieszkańców miasteczka, używających na tym piwie ponad wszelką miarę.

Za i przeciw prohibicji wypisano już Atlantyk atramentu. Jedno jest pewne: prohibicja sprowadziła bezwzględnie demoralizację do Stanów Zjednoczonych. Mimo drakońskich kar opilstwo w Stanach Zjednoczonych nie maleje, lecz wzrasta. Wytworzył się olbrzymi przemysł przemytnictwa, pociągając za sobą wzrost przestępczości. Zakaz picia alkoholu, poparty ustawą i najeżony paragrafami kar, nie jest skutecznym środkiem walki z alkoholem.

Marek Romański

Tona i mila morska

W układzie metrycznym miar pod toną rozumiemy wagę I metra sześciennego wody czystej przy temperaturze 4 C.

Ponieważ woda morska jest gatunkowo cięższa od wody słodkiej, a jej ciężar gatunkowy wynosi średnio 1.025, więc i objętość I tony wody morskiej równać się będzie 1 : 1.025, czyli 0.975609 metra sześciennego.

Jeżeli tedy o statku wojennym mówimy, że posiada on nprz. 11.000 ton, to rozumiemy pod powyższem określeniem wagę statku wraz z maszynami, załogą, uzbrojeniem i całkowitem zaopatrzeniem, wyporność zaś jego, czyli objętość wody wyciśniętej częścią podwodną statku wyniesie w tym wypadku 11.000 : 1.025, czyli 10.731 metr. Wyporność więc wcale nie oznacza pojemności statku.

Szybkość statku określamy zwykle w węzłach. Jeżeli mówimy tedy, że statek rozwija szybkość 18-tu węzłów, znaczy to, że w ciągu godziny statek taki robi 18 mil morskich.

Mila morska dzieli się na 10 kabeltow'ów, a jeden kabeltow równa się 600 stopom, albo 100-tu sześciostopowym sążniom morskim. Kabeltow'em nazywają właściwie linę okrętową o średnicy 2—4"; ponieważ jednak liny te wyrabiane są zazwyczaj w tych samych długościach stóp 600-set, przeto przyjęto powszechnie nazwę tą i dla oznaczania jednostek długości.

Angielska mila morska (nauticol mile) równa się 6.080-ciu stopom.

ZAWODY O PUHAR SCHNEIDER'A

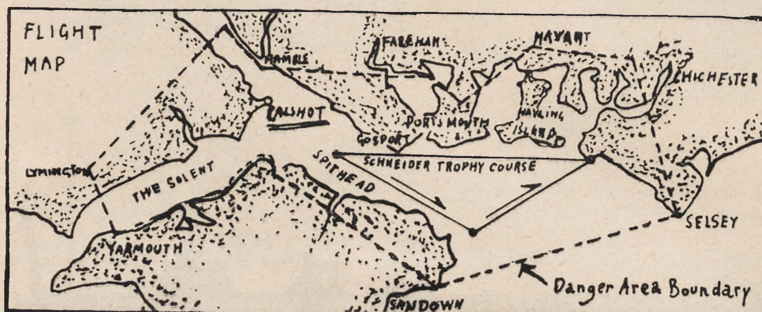
Puhar Schneider'a, nagroda przejściowa za największą szybkość hydroplanu, na warunkach, określonych regulaminem zawodów, przypadł w tym roku Anglji — po raz trzeci. Lot odbył się 13 września w Anglji nad zatoką Spithead (start z Calshot)*).

W bieżącym roku nie były to w ścisłem znaczeniu zawody międzynarodowe. Francuzi i Włosi zażądali odroczenia zawodów, a ponieważ ich życzenie nie zostało uwzględnione przez Anglików, trzymających się ściśle rygorów regulaminu i wyznaczonych terminów, — wycofali się. W rezultacie Anglicy pozostali sami, zmuszeni do odbycia zawodów nie w konkurencji.

Zdobycie puhara przez Anglikw w latach 1927 i 1929 stworzyło dla nich położenie bezkonkurencyjne; wykonanie warunków zawodów było tylko formalnością. Zdobywszy puhar po raz trzeci, Anglja zatrzymuje go na zawsze. Pomimo braku współubiegających się i przesądzonego wyniku zawodów, loty wywołały duże zainteresowanie. Mianowicie chodziło o zobaczenie, jak Anglicy przygotowali się do zawodów, ich postępów i nowych metod, udoskonalenia aparatów i motorów i zmian w dotychczasowych sposobach wykonania zadania. W latach ubiegłych Anglicy na zawodach o puhar Schneider'a pokazali bardzo wysoką klasę aparatów — i pilotów. Zainteresowanie lotami było więc z tego powodu wielkie.

Do konkursu stanęła tylko ekipa angielska, składająca się z doskonałych lotników — lejtenantów: Boothman'a, Long'a i Snaith'a, od których oczekiwano bardzo wiele. Widzów jednak spotkał zawód: latał tylko Boothman. Po wykonaniu przepisowych wstępnych manewrów, Boothman wyleciał na trasę, przeleciawszy w jednej minucie 13 kilometrów. Po przebyciu dwóch mniejszych boków trójkąta, stanowiącego trasę lotu, Boothman przeleciał większy bok — 22 klm. 700metrów— w dwie i pół minuty. Zadanie polegało na siedmiokrotnem okrążeniu trójkąta, którego obwód wynosił 50 klm., a najdłuższy bok — 22 klm. 700 mtr. Czas i szybkość poszczególnych okrążeń wyniosły:

okrążenie	czas	klm na godz.
1-e	5 m. 26 s.	552,154
2-e	5 m. 26,4 s.	551,510
3-e	5 m. 29 s.	547,165
4-e	5 m. 30,6 s.	544,129
5-e	5 m. 29,4 s.	546,521
6-e	5 m. 29,6 s.	546,199
7-e	5 m. 31,4 s.	543,463



350 klm. w 38 minut 22,4 sek. daje przeciętną szybkość 548,452 klm. na godzinę. W 1929 r. na tych samych zawodach Waghorn osiągnął średnią szybkość 528,867 klm. na godzinę.

Jak widać z załączonej wyżej tabelki, Boothman tracił średnią szybkość każdego następnego okrążenia (wyjątek stanowi piąte okrążenie). Niema podstaw do przypuszczenia, że działanie motoru było coraz gorsze; warunki atmosferyczne również nie zmieniły się. Gdzie więc przyczyna tego zjawiska? W zmęczeniu pilota, wywołanem ciężkiemi warunkami zawodów.

Prasa fachowa ocenia lot Boothman'a jako nadzwyczaj poprawny, bardzo wysokiej klasy, przyznając, że lepiej nie można było wywiązać się z zadania („ce n'est que cela"). Boothman wykazał w trudnych i niebezpiecznych warunkach tego lotu ogromne opanowanie maszyny, zimną krew, lekkość i czystość wirażów.

Po Boothman'ie nikt więcej nie wystartował: jury uznało zawody za ukończone. Puhar już należał do Anglji. Widzów spotkało rozczarowanie: zawody ograniczyły się do tego jedynego lotu. Jednak inni lotnicy angielscy nie chcieli zostawić wrażenia że puhar zdobyto bez wysiłków i zasług. Stainforth wziął drugi aparat z ekipy angielskiej, S—6. B. 1596, i pokusił się o światowy rekord szybkości. Dotychczasowy rekord, ustanowiony w r. 1929 przez Orlebar'a, wynosił 575,700 klm. na godzinę. Stainforth odbył loty w czterech przepisowych (dla tego rekordu) kierunkach, osiągając szybkość: w pierwszym przelocie — 601,640 klm. na godzinę, w drugim — 625,490 klm./godz., w trzecim — 595,230 klm/godz., w czwartym — 617,670 klm/godz., co daje w średniej przeciętnej 610,007 klm/godz., ustanawiając rekord szybkości hydroplanów roku 1931.

Rekord Stainforth'a prawdopodobnie niedługo się utrzyma: są wiadomości o przygotowywaniu maszyny tego samego typu S—6, B., zaopatrzonej w specjalnie na ten cel budujący się obecnie motor.

Światowe rekordy szybkości hydroplanów były ustanawiane poza zawodami o puhar Schneider'a. Jest to zupełnie zrozumiałym skutkiem warunków, stawianych przez regulamin tych zawodów. Lot wzdłuż boków trójkąta, wynoszącego 50 klm. w obwodzie, przy najdłuższym boku 22,7 klm. nie daje możności rozwinięcia całej szybkości maszyny. Przy zakreślaniu tego boku pilot na niewielkiej trasie, mniejszej niż 23 klm., ma zrobić dwa wiraże na ostrych kątach — dwa drugie boki trójkąta są jeszcze trudniejsze. Takie zadanie mogło mieć sens w czasach, kiedy szybkość lotu była znacznie mniejsza. Weźmy przykład Boothman'a: w ciągu dwóch i pół minut pilot robi wiraż, przelatuje odcinek trasy i zaczyna nowy wiraż; tu nie może być mowy o całkowitem wykorzystaniu szybkości maszyny: lot zamienia się w ciągłe wirażowanie (lot Boothmana: 3 wiraże w ciągu 5 min. 26 sekund, 21 wiraży w ciągu 38 i pół minuty).

Zwycięstwa Boothman'a i Stainforth'a są ostatniem słowem sprawności i szybkości hydroplanów. Prasa francuska oddaje sprawiedliwy hołd zarówno aparatom i silnikom, jak i pilotom. Jednak, porywnywując wyniki zawodów o puhar Schneider'a w roku 1929 i 1931, nie trudno zauważyć, że zwiększenie szybkości, pomimo wytężonej pracy nad badaniami i udoskonaleniami hydroplanów wyniosło zaledwie 3,7 proc., a rekordowa szybkość Stainforth'a przewyższyła rekord Orlebar'a o 5,1 proc. Zdawałoby się, że wyniki te nie są wielkie, jednak należy nie zapominać, że mamy tu do czynienia z ogromnemi szybkościami, zwiększenie których napotyka na wielkie trudności.

Analizując lot Boothman'a, widzimy, że z każdym okrążeniem szybkość lotu zmniejszała się,

---

*) Zobacz załączoną mapkę.

Przyczyny tego zjawiska leżą w trudności zadania — ciągłego wirażowania na zawrotnej szybkości przy minimalnej jej stracie i przy maksymalnej oszczędności czasu, zużywanego na zwroty, zadania tem trudniejszego, że pilot dokładał starań, by wiraże wychodziły czysto. W tych warunkach napięcie uwagi i nerwów dochodzi do najwyższych granic i pilot nie jest w stanie w niem wytrwać. Z każdą minutą potęguje się zmęczenie i wyczerpanie nerwów, co się przejawia w upadku ogólnej przeciętnej szybkości.

Prace, poświęcone badaniom i doskonaleniu hydroplanów, mają doniosłe znaczenie dla wojny morskiej. Rozwój hydroplanów, przystosowanych do obserwacji i bombardowania, postępuje szybko. Typ hydroplanu myśliwskiego, rozwijającego znaczną szybkość i zwrotnego, pogromcy niepożądanego obserwatora i niebezpiecznego miotacza bomb, staje coraz niezbędniejszym.

H. B-icz

JAPOŃSKI PRZEMYSŁ OKRĘTOWY

W ciągu ostatnich lat 60-ciu Japonja uczyniła ogromny krok naprzód na drodze ludzkich poczynań; to też w rodzinie narodów świata zajęła jedno z pierwszoplanowych stanowisk. W tymże okresie na wielką skalę rozwinął się przemysł okrętowy, a Japonja pod względem tonnażu znalazła się na trzeciem miejscu. Fakt ten nie zdziwi nikogo, kto pamięta, że Japonja, będąc państwem wyspiarzy, od niepamiętnych czasów rozwijała morską działalność.

Postęp w dziedzinie przemysłu okrętowego datuje się od rozpoczęcia wojny chińsko-japońskiej. Wojna ta dała impuls rozwojowi tego przemysłu, stwarzając zapotrzebowania na coraz to nowe okręty. Do czasu wojny chińsko-japońskiej zbyt wiele kwestyj wewnętrznych pochłaniało uwagę Japonji, by mogła zainteresować się bardziej przemysłem budowy okrętów. Wojna natomiast rosyjsko-japońska miała wpływ tak decydujący na liczbę i tonnaż okrętów japońskich, iż w czasie wybuchu wojny światowej flota Japonji mogła być śmiało porównana z flotami innych wielkich państw świata. Budowa okrętów szła równomiernie z rozwojem wszelkich pozostałych dziedzin życia japońskiego.

Historja japońskiego przemysłu okrętowego da się podzielić na następujących 5 okresów:

1. Okres pierwotny: od Restauracji Cesarskiej do czasu wojny chińsko-japońskiej.
2. Okres powstawania na szerszą skalę: od wojny chińsko-japońskiej do wojny rosyjsko- japońskiej.
3. Okres rozwoju: od czasu wojny rosyjsko - japońskiej do Wielkiej Wojny Światowej.
4. Okres rozkwitu: podczas wojny światowej.
5. Okres reakcji: od zakończenia wojny światowej do chwili obecnej.

Mimo to, że trzy wojny przyczyniły się ogromnie do tak niesłychanie szybkiego i zakrojonego na tak szeroką skalę rozwoju przemysłu okrętowego Japonji, są jeszcze dwa ważniejsze czynniki, co sprzyjały powyższemu rozwojowi. Pierwszym sprzyjającym czynnikiem jest rozumna polityka ludzi, którzy dzierżyli i kształtowali losy japońskiego przemysłu okrętowego,—drugim zaś są przywileje i subsydja, ofiarowywane przedsiębiorcom okrętowym kraju przez wszelkie następujące po sobie rządy.

I.

Okres pierwotny.

26-cioletni okres, zaczęty z początkiem ery Meiji, możnaby nazwać pierwotnym okresem historji japońskiego okrętowego przemysłu. W trzecim roku Meiji Japonja posiadała 35 parowców o tonnażu ogólnym 15.500. W 20-tym roku liczba i tonnaż wzrosły do 252 i 100.000, a w 26-tym roku — do 400 i 167.500.

W styczniu w 3-cim roku ery Meiji zostało założone towarzystwo okrętowe pod bezpośrednim nadzorem państwa; zostało ono nazwane Kaiso Kaisha. Towarzystwo utrzymywało regularną komunikację między miastami Tokyo i Osaka, odbywającą się trzy razy na miesiąc. Użyto do tego celu okrętów, jakie otrzymało państwo od szogunatu Tokugawa, a także okrętów, powierzonych towarzystwu przez dawnych panów feudalnych. Towarzystwo upadło w tymże roku z powodu nieumiejętnego prowadzenia.



Poranna praca.

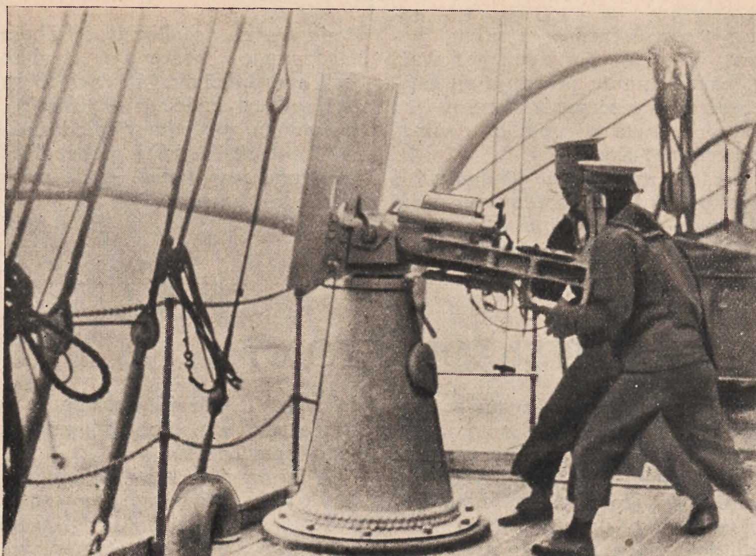
W następnym roku państwo założyło inne towarzystwo, znane pod nazwą Yubin Jokisen Kaisha.

W jego zarząd przeszły wszystkie okręty, należące poprzednio do Kaiso Kaisha. Państwo wypożyczyło również towarzystwu okręty, nabyte od byłych feudalnych władców. Towarzystwo to otworzyło regularną komunikację między Hakodate i Ishimaki, oraz między Osaka i Okinawa, jako uzupełnienie komunikacji Osaka—Tokyo, ustanowionej przez towarzystwo poprzednie. Yubin Jokisen Kaisha miało również transportować ryż, płacony w charakterze podatku. To towarzystwo, jednakże, upadło również.

Yataro Iwasaki z klanu Tosa założył w 3-cim roku ery Meiji towarzystwo okrętowe nabywając 6 okrętów od swego feudalnego wasala. To towarzystwo oddało znaczne usługi w 7-mym roku tejże ery, a w następnym polecono mu przewożenie poczty. Wówczas to nadano mu nazwę Yubin Kisen Mitsubishi Kaisha.

Po całkowitem zagospodarowaniu się na Formozie rząd zapotrzebował 13 okrętów, które nabył z zagranicy, aby móc skutecznie rywalizować z Pacyfic Mail Steamship Company (pocztowe przedsiębiorstwo amerykańskie), rozwijającem swą działalność na wybrzeżach japońskich. Za namową Toshimichi Okubo, ówczesnego ministra Spraw Wewnętrznych, rząd postanowił pozwolić prywatnym towarzystwom na podjęcie działalności w zakresie przemysłu okrętowego, a także dał im żądane subsydja. Po wybuchu powstania na Formozie rząd powierzył Towarzystwu Mitsubishi znaczne sumy pieniędzy na budowę nowych okrętów, a prócz tego udzielano mu rocznego subsydjum 250.000 Yen. Pozatem przyznano towarzystwu dodatkową pomoc w postaci 15.000 Yen. Rząd nabył również 18 okrętów od Yubin Jokisen Kaisha po jego zlikwidowaniu i powierzył je towarzystwu Mitsubishi.

Towarzystwo Mitsubishi, pro-



Ćwiczenia marynarki japońskiej

wadząc ostrą rywalizację z amerykańskiemi i brytyjskiemi koncernami na linji Yokohama—Shanghai, odniosło przy pomocy rządu ostateczne na tem polu zwycięstwo. Za otrzymane od rządu dol. 810.000 towarzystwo kupiło cztery amerykańskie okręty i amerykańskie domy handlowe w Kobe, Nagasaki i Shanghai. W czasie powstania Seinan towarzystwo miało zmobilizować całą flotę. Wkrótce potem nabyło ono z zagranicy 10 parowców za cenę miljona dolarów — stało się to możliwe przy pomocy rządowego subsydjum dol. 700.000.

W ciągu następnych kilku lat towarzystwo Mitsubishi rozwinęło działalność na liczne inne pola, jak akcje, ubezpieczenia morskie, domy handlowe i t. p. Postęp był szybki i zdumiewający. Równocześnie podniosły się głosy potępiające samolubstwo i tyranję towarzystwa. Wówczas państwo w 15-tym roku Meiji ustanowiło wielkie towarzystwo okrętowe z kapitałem 6.000.000 Yen; z tego państwo dało 2.600.000 Yen. Bilans został podpisany przez kupców z Osaka i Kobe. Rozpoczęła się rywalizacja pomiędzy towarzystwami, że zdawało się przez pewien czas, iż oba one upadną. W 18-tym roku dzięki pośrednictwu państwa udało się połączyć towarzystwa rywalizujące w jedno wielkie towarzystwo. Mitsubishi przystąpiło z kapitałem 5.000.000 Yen, a założone przez państwo — z 6.000.000 Yen. Państwo zagwarantowało 8 proc. dywidendy. Połączenie obu towarzystw stworzyło Nippon Yusen Kaisha. W czasie swojego powstania posiadało to nowe towarzystwo 58 parowców (68.700 tonn) i 11 żaglowców (4.700), ogólnej wartości 7.720.000 Yen.

Po założeniu Nippon Yusen Kaisha państwo poleciło temu towarzystwu prowadzenie regularnej komunikacji nadbrzeżnej oraz komunikacji między portami Dalekiego Wschodu. W 26-tym roku ery Meiji towarzystwo otworzyło nową komunikację pomiędzy Japonją a Bombajem do spółki z indyjskiem towarzystwem Tata. Spółkę tę porzuciło Nippon Yusen Kaisha w 2 lata później i rozpoczęło pracę na swoją rękę. Wkrótce potem zawarło ono kontrakt specjalny z Japońskiem Stowarzyszeniem Bawełnianem dla transportowania przędzy bawełnianej z Indyj do Japonji.

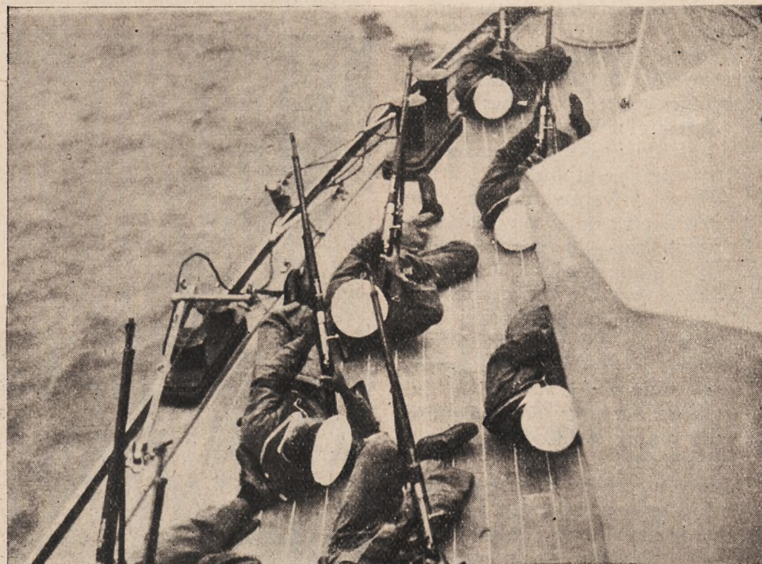
W 17-tym roku ery Meiji, w czasie najwyższej rywalizacji między towarzystwami Mitsubishi i Kyodo Ungu, mali posiadacze okrętów z Kwansai założyli Osaka Shosen Kaisha z kapitałem 1.200.000 Yen. Tonnaż okrętów posiadanych przez to towarzystwo w okresie jego powstawania wynosił zaledwie 10.000 tonn. Rząd udzielił towarzystwu subsydjum 50.000 Yen i obiecał ponadto wypłacać rokrocznie 20.000 za przewożenie poczty. Narazie okręty tego towarzystwa żeglowały u wybrzeży Japonji—ściślej mówiąc koło Kwansai — potem jednakże sięgały Korei. W 10 lat potem kapitał towarzystwa wzrósł do 2.500.000 Yen. W 20-tym roku Meiji zostało założone przez p. Soichiro Asano towarzystwo, będące poprzednikiem i zwiastunem Toyo Kisen Kaisha.

W 9-tym roku Meiji, Mitsui Bussan Kaisha rozpoczęło handel z Chinami, prowadząc ożywioną i szeroką działalność na tem polu. Nie należy również zapominać o indywidualnych wysiłkach ludzi czynu, jakimi okazali się p.p. Oya, Hiromi, Baba, Hamanaka, Kishimoto, Yatsuma i Ukon. Wszyscy oni przyczynili się w wysokim stopniu do rozwoju japońskiego przemysłu okrętowego i im wszystkim należy się uznanie za spełnienie obowiązku obywatelskiego tak wielkiej miary i znaczenia.

II.

Okres powstawania na szerszą skalę.

Mniej więcej 10-cioletni okres, zaczęty wojną chińsko-japońską, jest okresem fenomenalnego wprost rozwoju japońskiego przemysłu okrętowego. Japońskie zwycięstwo nad Chinami dostarczyło 200.000.000 taelów odszkodowań, a ponadto licznych przywilejów przemysłowych. Dalszym rezultatem powyższego była oczywiście



Ostrzeliwanie samolotu przez marynarzy japońskich

wielka ekspansja krajowego przemysłu okrętowego, a statki, nad któremi powiewało Wschodzące Słońce, pojawiły się na wodach Europy, Ameryki i Australji. W tym czasie liczba okrętów japońskich wzrosła z 417 do 1.088, a ich tonnaż z 182.000 do 657.000 ton. Podczas gdy w pierwszym okresie przeważały okręty o 2.000 ton, w drugim budowano 6.000 tonnowe okręty. W tym również okresie Sejm zatwierdził 3 prawa niesłychanego znaczenia: — Prawo Morskie, Prawo Okrętowe i Prawo Marynarki.

Gdy wybuchła wojna chińsko-japońska, wszystkie okręty zostały przez rząd oddane do dyspozycji wojska. Rząd, w porozumieniu i łączności z Nippon Yusen Kaisha, nabył z zagranicy 37 parowców, a wypożyczył w czasie wojny 34 okręty o tonnażu ogólnym 76.000 ton. Podczas wojny za specjalnem pozwoleniem ministra Finansów wszystkie cudzoziemskie okręty miały wolny dostęp do zamkniętych portów. Po ukończeniu wojny rząd wydał nowe prawo, na mocy którego zostały udzielone subsydja wszystkim wielkim oceanicznym towarzystwom żeglugi parowej. Całość subsydjów udzielonych w ciągu pierwszych lat 15-tu po przyjęciu prawa nawigacyjnego jest oceniana na 20.000.000 Yen, a subsydja udzielone podczas 22 lat po przyjęciu prawa o subsydjach na budowę okrętów wynoszą 23.000.000 Yen. Ogólna suma subsydjów wynosi więc 43.000.000 Yen. Ilość parowców zbudowanych dzięki tym subsydjom stanowi 267, o tonnażu 984.000. Towarzystwa żeglugi parowej wytknęły nowe drogi między Japonją a Chinami.

Nippon Yusen Kaisha otrzymało od rządu w charakterze subsydjów 880.000 Yen w ciągu pierwszych 15-tu lat swego istnienia. Gdy okres subsydjów wygasł w 33-cim roku ery Meiji, Sejm wydał prawo ustanawiające roczne subsydjum 677.000 Yen, płatne w ciągu lat 5-ciu. Postawiony był jednakże towarzystwu warunek, iż ma ono otworzyć nowe 8 dróg komunikacyjnych. Wkrótce po wojnie chińsko-japońskiej kapitał Nippon Yusen Kaisha wzrósł do 22.000.000 Yen. Towarzystwo Osaka Shosen również wzmogło swój kapitał do 11.000.000 Yen, posiadając pozatem 6.000.000 Yen w zobowiązaniach. W 36-tym roku Meiji to towarzystwo było w posiadaniu 81 parowców, o tonnażu ogólnym 66.000.

W tym okresie również zaznaczyć się daje postęp wśród indywidualnych imprez poszczególnych właścicieli statków. Ta nieregularna komunikacja również oddała znaczne usługi państwu. Było 14 korporacyj i 18 indywidualnych właścicieli okrętów, zaangażowanych w nieregularnej komunikacji. Większość z nich miało swoje kwatery główne w Kobe lub Osaka, a polem ich działań była południowo-wschodnia część oceanu Wielkiego.

III

Okres rozwoju

W ciągu 10-ciu lat, które nastąpiły po zakończeniu wojny rosyjsko-japońskiej, japoński przemysł okrętowy rozwinął się w znacznej mierze. Zawdzięczać to należy oczywiście zwycięstwu Japonji, która zyskała tak materjalnie na tej wojnie, jak również podniosła moralnie swą powagę w oczach narodów świata. Coś około 10-ciu nowych dróg komunikacyjnych zostało założonych po wojnie rosyjsko-japońskiej. Całkowity tonnaż wzrósł z jednego miljona (zaraz po wojnie rosyjsko-japońskiej) do jednego miljona siedmiuset tysięcy (na krótko przed wojną światową). Rząd wydał w tym okresie nowe niesłychanej wprost wagi prawo, tyczące się subsydjów dla wielkich okrętów oceanicznych. Dał się zauważyć równocześnie fakt niezwykłego znaczenia dla rozwoju floty japońskiej: oto liczba cudzoziemców, pozostających w służbie Japonji na pokładach jej okrętów lub w dokach, gwałtownie zmalała, tak, że przy końcu okresu w praktyce nie było ani jednego kapitana lub innego oficera, któryby nie był rodowitym japończykiem.

Podczas wojny rosyjsko-japońskiej Japonja nabyła z zagranicy 50 okrętów o tonnażu ogólnym 307.000. Przy wysiłkach japońskiej floty, ażeby zamknąć Port Artura, 17 okrętów handlowych znalazło się w nurtach morza, lecz okręty zdobyte przez Japonję dochodziły do pokaźnej cyfry 64, o tonnażu 150.000 ton. Liczba i tonnaż okrętów japońskich wzrosły w okresie trzech lat (1904—1907) z 1.080 i 657.000 ton do 1.491 i 1.034.000 ton.

IV.

Okres rozkwitu

Czwartym okresem w historji japońskiego przemysłu okrętowego jest 5-cioletni okres wojny światowej. Mimo że Japonja była państwem bezpośrednio czynnem w wojnie, zyskała wielkie korzyści z racji swego wygodnego położenia daleko od samego teatru wojny. Dla przemysłu okrętowego błysnęła jutrzenka rozkwitu i pomyślności. W miarę przebiegu wojny towarzystwa okrętowe japońskie rozszerzyły swoją działalność aż na krańce świata cywilizowanego i zostało uruchomionych 20 nowych dróg komunikacyjnych. Liczba statków zbudowanych podczas lat wojny światowej, jest oceniana na 463, o tonnażu 1.715.000. W ciągu jednego tylko roku 1919-go Japonja zbudowała tak wiele statków, że ich tonnaż doszedł do liczby 621.000, co jest rekordem w japońskim przemyśle okrętowym. Przed wojną całkowity tonnaż wynosił 1.750.000, — po wojnie wzrósł do 3.000.000 ton. Przed wojną Japonja zajmowała 6-te miejsce pod względem swojej floty — po wojnie zajęła trzecie.

Liczba parowców japońskich, zatopionych podczas wojny przez niemieckie łodzie podwodne, wynosi 31, o tonnażu 128.000.

Gdy Japonja weszła do gromady państw walczących, rząd jej zajął odpowiednie stanowisko wobec wielu dziedzin z zakresu wojny.

Po pierwsze rząd wydał nowe prawo ubezpieczeń morskich, przyjmując na siebie odpowiedzialność w pierwszym stopniu za ryzyka, wynikłe z niebezpiecznej żeglugi w czasie wojny. Prawo opiewało, iż państwo wynagradza straty, doznane w czasie żeglugi po oceanach i morzach, w wysokości do 8 proc. Ponieważ w miarę postępu działań wojennych straty tego rodzaju wzrastały stale, prawo ubezpieczeń obciążyło całkowicie rząd pod względem wynagradzania tych strat. To prawo weszło w życie i trwało do roku 1920-go, okazując się nadzwyczaj korzystnem. Po drugie, rząd przy pomocy dekretu cesarskiego wydał prawo, tyczące się kontroli parowców różnych państw. Było to w porozumieniu się z państwami sprzymierzonemi. Prawo to dotyczyło eksportu okrętów, nawigacji, cen towarów, ograniczenia w sprawach wynajmu okrętów, wypożyczania okrętów, opieki nad marynarzami i t. p.. Po trzecie rząd zabronił wywozu surowców, nadających się dla specjalnych celów przemysłowych i uwolnił od cła pewną liczbę artykułów pierwszej potrzeby.

Towary i wynajem okrętów dały właścicielom okrętów podczas 5-ciu lat trwania wojny do 2.200.000.000 Yen, podczas gdy pieniądze otrzymane za sprzedaż okrętów cudzoziemcom wyniosły 200.000.000 Yen. Handel japoński również zaznaczył swój ogromny postęp podczas wojny: podczas gdy liczba okrętów wzrosła o 58 proc., liczba okrętów handlowych wzrosła o 36 proc.

(Dokończenie na str. 16)

STANISŁAW MARJA SALIŃSKI

LUDZIE

Czyż mogłem mu powiedzieć?...

Chodziło tylko o parę zdań, o jedno imię... O przypomnienie pewnego pokoju, wysoko, na piątem piętrze... Z okna tego pokoju w nocy widać było dalekie migotanie światła latarni morskiej. Gdy okno to było otwarte — z oddali dolatywał stłumiony łomot portu i rozlegał się monotonny przeciągły głos boi za molo...

Gdy ryczała boja — pokój ten wypełniała mgła, płynąca ze wschodu od oceanu...

Gdy pokój był pełen mgły — wysmukła ręka zamykała okno i wtedy znów było cicho i dobrze i nie słychać było dalekiego szumu oceanu. Lampa na stole paliła się spokojnym płomieniem i cały świat stawał się małym zamkniętym w obrębie czterech przytulnych ścian...

Czyż mogłem powiedzieć?

Czyż mogłem dopuścić aby drgnęła jego nieomylna dłoń, zaciśnięta na szprychach szturwalu, jego mocna dłoń — trzymająca nasze niepewne losy na tych niebezpiecznych wodach...

Od zmierzchu weszliśmy w strefę mgły.

Opadła znienacka, bezszelestnie i horyzont w oka mgnieniu otoczył nas ciasnym pierścieniem. Zmniejszono bieg maszyn do ćwierć-obrotów, przygotowano sondy. Kapitan Heikel wylazł ze swego barłogu na dole siedział teraz — napuszony i zniechęcony w kabinie nawigacyjnej nad merkatorem i od czasu do czasu przyglądał się przez lupę niezliczonym „wrakom", pokrywającym mapę wód które teraz mieliśmy na kursie... Lada chwila mogły wyrosnąć pod kilem naszej „Indigirki" niespodziewane ławice, lada chwila wartki prąd Kuro-Siwo mógł zrzucić nas z kursu...

Płynęła wokoło bezszelestnia lekka mgla... Mgła, którą znają jedynie te strony morza Japońskiego...

Barometry leżały niepokojąco nisko... Zmniejszono bieg maszyn, przygotowano sondy, wyciągnięto z kabiny Heikela, postawiono na ster Patsona i bezszelestnie posuwano się przez obszary morza i mgły...

W ciasnej sternicy było nam ciepło i sucho. Mgła skraplała się na szybach i mętne zamulone szkło do reszty oddzielało nas od świata. Djabelskim zawadjackim płomykiem jarzyła się lampka w naktuzie, cichuteńko skrzypiał od czasu do czasu szturwał, nieruchomym, kamiennym blaskiem migotała rtęć kompasu... Patson pochylał się nad iglicą, w trójkątnym wycięciu kartonu iglica tkwiła niemal nieruchomo, najdrobniejsze jej odchylenia prostowała natychmiast pewna dłoń Eryka.

Od czasu do czasu przeszkadzał tylko bas Heikela. Z niewidzialnej tuby umieszczonej gdzieś poza obrębem naszego samotnego świata dolatywało chrapliwe:

— No jak tam, Patsonie?... i Patson na to, półszeptem, konfidencjonalnie (tylko on, ulubieniec Heikela mógł sobie pozwolić na ten poufały ton):—

— Wszystko dobrze. Na kursie...

I znów ogarniało nas milczenie. Tylko stłumione dudnienie maszyn, leciutki skrzyp szturwału. zagadkowy daleki nierealny szum nierealnej nocy, mgły, morza...

Nie pamiętam początku rozmowy... Pewnie był nim Władywostok — mistyczne zagadkowe miasto, które pożegnaliśmy tak niedawno a oddzielone od nas dziesiątkami portów na drogach wspólnej naszej z Erykiem żeglugi. Malownicze jego i niebezpieczne spelunki pomieszały się ze spelunkami Singapore, Manilli, Yokohamy i Shanghaju, szerokie perspektywy ulic — z perspektywami Batawji i Amoju, olśniewające słońce ze słońcem innych miast, a ludzie ztamtąd stanęli w szeregu innych z pod innego nieba...

— Wiesz, — mówił Patson, — nie byłem tu tylko rok, a zdaje mi się że nie byłem nigdy... Ale trafię wszędzie...

Taki był początek naszej rozmowy. Zwyczajny — o celu podróży, o porcie do którego prowadzą los i armatorzy, — fatum i ładunek melassy z Hangkou. Tak samo mówiło się o innych portach. tak samo nie pamiętało się innych miast. Tylko wtedy nie wymienia się nazwiska Lekney'a a teraz Patson mówił o nim. Nie wiem dlaczego mówił szeptem — czy z poczucia dyscypliny, zabraniającej głośnych rozmów w sternicy, czy z powodu tej ogromnej ciemnej tajemnicy, jaką było dla Patsona nazwisko jego ciotecznego brata Lekneya. Mniejsza o to...

— Tobie mogę powiedzieć — mówił Patson — tobie mogę powiedzieć, bo ty rozumiesz... Ty rozumiesz, jakie dziwne urządzenie ma ten świat... I ty zrozumiesz dlaczego ja tak napewno trafię we Władywostoku do tej kobiety... Choćby mi Władywostok przyśnił się tylko, ja potrafię zrobić tak żeby mi się przyśnił raz jeszcze — i wtedy pójdę temi ulicami we śnie, znajdę ją i powiem jej, kto ona jest...

— Wy wszyscy myślicie że Lekney był tylko moim bratem ciotecznym. Żeśmy razem uczyli się, potem razem wojowaliśmy, urzynaliśmy się, chodzili na dziewczynki — to myślicie, że byliśmy tylko braćmi i żyliśmy w przyjaźni... Pokpiwaliście — wiem — z nas, ty też lubiłeś poszydzić, że się cećkamy razem, — ale jak ci powiem, że coś we mnie oberwało się jak Lekney umarł — to ty to przecież zrozumiesz. Dlatego ci to mówię, bo inaczej plułbym na ciebie i milczał...

— Uważaj na ster, Patsonie, — powiedziałem, — uważaj...

— Uważam... Mówię — plułbym na ciebie i milczał... Więc powiadam — przychodzi na każdego taka chwila, kiedy nagle robi się mu pusto... Rozumiesz — pusto... Każdy z nas, z ludzi czy nie ludzi, napewno jest przyczepiony do czegoś, nawet prawie zawsze sam o tem nie wie. Jest poprostu wrośnięty w coś jakimś jednym korzonkiem. Ja myślę że roślina pewnie nie wie, że wrasta korzeniami w ziemię. A zaczyna wiedzieć kiedy ją zerwą. Wtedy jest to wrażenie — pusto... Rozumiesz?..

Jednego wyleją z posady, drugiemu tramwaj obetnie nogę, trzeciemu umrze dziecko. I wtedy w próżni... Korzeń w ziemi został, a reszta fruwa tak — ni przypiął ni przyłatał.

Mnie — umarł Lekney.

Czytałem kiedyś, że podobno jeżeli jeden z braci-bliźniąt umiera — to drugi umiera też wkrótce. Widzisz — więc nie zmyślam, że jest coś dlaczego mnie jest tak niedobrze. Bo ja sobie wyobrażam, żeśmy coś bliźniaczego z Lekneyem mieli...

WE MGLE

NOWELA

Ty wiesz — historja Lekneya jest krótka... Wojowaliśmy razem w armji Kołczaka, byliśmy na froncie bolszewickim pod Samarą, potem pchnęli nas pod Czytę. To było w roku osiemnastym, w lipcu. W sierpniu bili nas pod Nowo-Nikołajewskiem, we wrześniu rozgromili pod Irkuckiem, w grudniu byliśmy we Władywostoku. Kołczakowska buda runęła. Znasz ten dziki bałagan.

Ja popłynełęm na angielskim frachtowcu wtedy na południe. Miałem dość lądu. I mam go dość nazawsze. A Lekney wtedy wyemigrował do Korei. Potem była okupacja wschodniej Syberji. Wróciłem w sam czas żeby jeden wieczór spędzić jeszcze z Lekneyem i nazajutrz pochować go, jak należy... W sam czas, żeby dowiedzieć się od Lekneya co należy, i dowiedzieć się poco mam żyć jeszcze...

— Uważaj na ster, Patsonie...

— Uważam... Spójrz — no, jak fatalnie zjeżdża barometr. Żeby to nie grudzień — myślałby kto że idzie kiepski cyklon... Ale mniejsza o to...

W sierpniu roku dziewietnastego wróciłem do Władywostoku, — i odrazu dowiedziałem się, że Lekney jest w szpitalu. Pojechałem do niego. Umierał. Bolszewicy pogruchotali mu płuca. Cztery miesiące umierał. Żebyś ty wiedział jak on chciał żyć. Ale nie było rady... Oderwano go od korzenia, — a tak: — ni przypiął ni przyłatał — niepodobna żyć. Zresztą — płuc nie miał...

A oderwano go od korzenia — to znaczy od tej dziewczyny, którą kochał. A Lekney jeżeli kochał — to było naprawdę... Nie wiedziałem nic z tego o czem się dowiedziałem ostatniego wieczoru — tam w szpitalu na Egerszeldzie. Dopiero wtedy dowiedziałem się jak mogę na tym świecie przysłużyć się człowiekowi, który umiera, — Lekneyowi, bratu mojemu, przyjacielowi...

Lekney bardzo ją kochał. Co — kochał... To my nazywamy miłością wszystko — czy powiesił się z żalu po stracie kobiety czy spędził z kobietą publiczną jedną godzinę za dwadzieścia centów — na to wszystko mówi się — kochał ją... Trudno — jest tylko jedno słowo. Ale dla Lekneya to nie było „kochał" — to tylko słowo, a to co myślał Lekney o tamtej kobiecie, czego chciał od niej i co jej mógł dać — to było daleko więcej niż głupie „kochał". Rozumiesz mnie? To pisarze jakoś umieją wytłumaczyć, ja nie umiem... Słowem wiem — ta kobieta była właśnie tym korzeniem Lekneya. Nie umiem tego powiedzieć — ale wiem to i ty to rozumiesz...

Miał być ich ślub... Ale dziesiątego stycznia był ten ostateczny pogrom Kołczakowskich niedobitków pod Władywostokiem. On i jeszcze kilkunastu na barce w nocy przeprawili się na Korejską stronę. Tam już było sporo białogwardzistów. Formowali jakieś oddziały, czekali stosownej chwili. Wtedy już mówiono o okupacji japońskiej, czekano...

Ona pisała do Lekneya listy... Rzadko ale pisała. Rzadko. Tłomaczyła się, że we Władywostoku teror, cenzura, czeka i tak dalej. Słowem tęskniła i pisała... Tego wszystkiego dowiedziałem się ostatniego wieczoru tam w szpitalu. Ja ci nie potrafię opowiedzieć jak Lekney tęsknił tam w tej Koreji za nią... Chyba tak jak wilk do wilczycy, — po zwierzęcemu, — właśnie jak wilk do wilczycy...

Parę razy probował przekraść się do Władywostoku. Raz na chińskiej szalandzie z drzewem probował płynąć do niej... Chińczycy zauważyli go, obili i wrzucili do wody, bo bali się że jeżeli nakryje ich bolszewicki statek strażniczy — wszystkich powywieszają za przemycanie kontrrewolucjonistów. Wrzucili go do wody, płynął pięć kilometrów, uratował się. Potem parę razy probował przedostać się do Władywostoku, — niesposób.

Wreszcie przyszła okazja. Pułkownik Samojlenko, dowódca grupy operacyjnej białogwardzistów razem z kilkoma zaufanymi zorganizował wyprawę wywiadowczą do Władywostoku. Lekney z nimi.

To była straszna wyprawa. W nocy na małej motorówce z Posjetu do Władywostoku, w kwietniu, w najgorszy czas — to zbyt wielkie ryzyko. Ale nie dla Samojlenki i Lekneya. Wszystko przetrwali, przetrzymali, każdy dla swojego — Samojlenko dla ideji, dla „białej sprawy", Lekney — dla kobiety...

Gdyby nie ta wyprawa, gdyby nie ten dzień — jedenastego kwietnia — Lekney byłby żył...

Kiedy dobili wreszcie — czy słuchasz?, — Słuchaj uważnie bo zaraz się wszystko wyjaśni...

— Słucham, ale ty uważaj na ster, Patsonie...

— Uważam... Kiedy dobili, — dlaczegoś tam, dla jakiejś swojej tam strategji zamienili płaszcze. I trzebaż losu — bo to los, kiedy czyjaś ręka zrywa roślinę, — że Lekney właśnie w kieszeni płaszcza Samojlenki znalazł natychmiast list od kobiety, którą właśnie kochał... List jej do Samojlenki. Czy wiesz — Samojlenko był kochankiem tej kobiety... I to kochankiem rzetelnym... dziecko gdzieś tam zakonspirowane mieli...

Myślisz, że Lekney zabił Samojlenkę?... Nie... On go zadenuncjował bolszewikom... A ci natychmiast Samojlenkę powiesili...

Wiesz — ja go rozumiem... Ja go rozumiem więcej niż ty myślisz, bo jabym jota w jotę to samo zrobił...

Samojlenkę powieszono a Lekneya skatowano... Umierał cztery miesiące i umarł na moich rękach... Przysiągłem mu, że nie dziś to za rok, nie za rok to za dziesięć lat znajdę tą kobietę — i powiem jej wszystko... Jak zginęli obaj dla niej... Żeby wiedziała ile krwi jest na jej sumieniu... Nie wiem czy ona wie o śmierci Lekneya, o śmierci Samojlenki wie napewno... Pewno chodzi na jego mogiłę, myśli o nim... Niech wie za czyją sprawą zginął... To jest testament Lekneya...

I choćby nie wiem co, ale jutro odszukam ją, odnajdę z pod ziemi wykopię... Przez ten rok znalazłem wszystkie najpotrzebniejsze słowa, wszystkie najważniejsze. Ty wiesz — ja muszę pomścić Lekneya, ja muszę tej kobiecie przewrócić całą duszę — żeby żyła odtąd z upiorami, — bo to jest największe nieszczęście człowieka — żyć z upiorami... Pomyśl — przecież całe życie człowieka jest jak ta mgła, a co jak tę mgłę zaludnić jeszcze upiorami... Czyż to nie zemsta... Czy nie tak?

— Tak, Patsonie, ale uważaj na ster...

— Uważam... Opowiedziałem ci to wszystko, bo ty rozumiesz... I musisz mi pomóc... Pomóż mi znaleźć tę kobietę... I pomóż mi tak — powiedz mi, czy ja mam rację?... Czy mam rację — ot tak

właśnie, aby przyjść do niej i powiedzieć wszystko, tak żeby to było największem przekleństwem dla niej, przekleństwem Lekneya z tamtego świata... Powiedz mi czy mam rację i pomóż mi ją znaleźć...

— Kto ona, Patsonie? —

— Marja Kejre...

Upłynęło wiele czasu nim zadałem Patsonowi drugie pytanie: —

— Kiedy było to — z Samojlenką i Lekneyem, ta wyprawa nocna?

— Jedenastego kwietnia dziewiętnastego roku.

Upłynęło wiele czasu, pełnego zagadkowych cichych szelestów wody i mgły, pełnego bezszmernego trzepotania nocy nad morzem nim powiedziałem Patsonowi: —

— Nie masz racji, Patsonie.

Pochylił się nisko, rzekłbyś zdruzgotany, nad szturwałem. Zlał się w jedno z mosiężną masą naktuzu, z gromnicznem pełganiem światła przy kompasie, z matowem lśnieniem zamglonych szyb, z bezkresnym obszarem nieruchomej mgły płynącej dookoła... A potem, po długiem nieruchomem milczeniu, głosem dziecka, głosem najgłębszego zdumienia zapytał:

— Nie mam racji? Czyż to możliwe?... czyż to możliwe?...

Wtedy prawie krzyknąłem:

— To absolutnie pewne... Nie masz racji, Patsonie... Nie masz racji, — to ci powinno wystarczyć...

Bo czyż mogłem powiedzieć mu, że tej nocy jedenastego kwietnia Marja Kejre była moją jednonocną kochanką... O świcie, gdy duszna i rozpustna noc dobiegała końca — wąska jej ręka zamknęła okno, gdyż od morza poczynała napływać mgła... Marja chwilę stała przy oknie, przyglądała się dalekim migotaniom latarni morskiej. Potem — pamiętam — ziewnęła i powiedziała sennie: —

— Dziś — jedenasty kwiecień... Aha, to dziś przyjedzie jeden mój znajomy z Korei... Może przywiezie porządne papierosy... Przydałyby - się...

KONIEC.

ZNISZCZENIE FLOTY BRYTYJSKIEJ W PLANACH NIEMIECKICH

Niemcy jeszcze przed wojną planowały zniszczyć przybrzeżny handel brytyjski, zamiary te jednak nigdy nie zostały uskutecznione.

Teraz jednak dopiero możemy poruszyć tę sprawę poraz pierwszy. Niemcy, dzięki swej flocie handlowej zajmowały przed wojną drugie miejsce po W. Brytanji i wszystkie drogi handlowe o większych i szybszych okrętach znajdowały się pod flagą niemiecką. Było pomiędzy niemi nawet kilka bardzo dużych jak to: z Nord Deutscher Lloyd, Hamburg Amerika Line i Hamburg-South Amerika Line, jeżeli wymienić w tym wypadku tylko trzy najważniejsze.

Potencjalna wartość wojenna tej wspaniałej floty była celem, do którego długo dążyła niemiecka admiralicja i jeszcze w dziewięćdziesiątych latach asygnowano sumy na wypadek rekwizycji pewnych szybkich jednostek i zamiany ich na krążowniki wojenne.

Admirał von Tirpitz, zostawszy ministrem marynarki, powziął śmiały plan użycia marynarki handlowej jako broni wspomagającej flotę wojenną.

W 1910 roku około pięćdziesięciu najszybszych okrętów, figurujących w spisach niemieckich i tyleż frachtowych i pasażerskich, o znacznej prędkości, znajdowały się pod nadzorem niemieckiej admiralicji, która miała na widoku ich ewentualne użycie jako „Hilfskreuzer" (krążowniki pomocnicze). Lista ta wydana była z chwilą gdy nowe okręty weszły do służby i w sierpniu 1914 roku zawierała, pomimo wycofania niektórych z nich, z powodu starości lub innych przyczyn, grubo ponad 100 okrętów.

Myśl Tirpitz'a była następująca: Użyć tyle tych okrętów ile będzie można w dniu wybuchu wojny, dla nagłego rajdu na brytyjskie drogi komunikacyjne po przez wody świata. Gdy tylko wiadomość o wojnie została telegrafem bez drutu rzucona poprzez ocean, każdy okręt z tej pomocniczej listy, będący na pełnem morzu, obowiązany był podnieść niemiecką banderę i przysposobić się do wojny, stosownie do swego statutu, jako Hilfskreuzer cesarskiej floty niemieckiej. Po ukończeniu tych czynności, pomocniczy krążownik obowiązany był gonić i atakować wszelkie napotkane statki nieprzyjacielskie. Wzięte do niewoli okręty, winne były, w miarę możliwości, być zaprowadzone do neutralnego portu, ale głównym ich zadaniem było „topić, palić i niszczyć".

Pomocnicze krążowniki, znajdujące się w chwili wybuchu wojny w obcych portach, miały wyjść na morze jaknajszybciej, ale nie wolno im się było zdradzać przed wypłynięciem na pełne wody.

W wykonaniu tego planu, główna trudność polegała na zaopatrzeniu wybranych statków w działa i amunicję, gdyż w braku broni byłyby one bezsilne.

Zapasy armat dla pomocniczych krążowników znajdowały się na składzie w głównych niemieckich portach, istotnym jednak zagadnieniem było jak uzbroić okręty, znajdujące się w chwili wybuchu wojny zdala od ojczyzny.

Przed 1914 rokiem brytyjskie władze morskie podejrzewały, że niektóre niemieckie okręty woziły działa i amunicję, jednak, pomimo przeprowadzonych dochodzeń, nic nie wykryto. W niektórych sztabach przypuszczano również, że działa dla tych okrętów były magazynowane potajemnie w niemieckich składach okrętowych w Stanach Zjednoczonych, Ameryce Południowej i na Dalekim Wschodzie.

Chociaż wówczas składy takie nie istniały, to, sądząc jednak z wypadków, wiadomem było, że istnieje chęć ustanowienia ich przy pierwszej nadającej się okazji. Agent wielkiej niemieckiej linji w Nowym Jorku zawiadomił sztab główny, że przechowywanie dział w miejscowych składach było uniemożliwione przez nadzór władz i, w razie wykrycia tajemnicy mogłyby nastąpić bardzo poważne komplikacje.

Istniał również dodatkowy plan rozesłania z Niemiec wielu dużych frachtowców z chwilą gdy stanie się jasnem, że wojna jest nieunikniona. Naładowane działami i amunicją, miały się one spotkać na pełnem morzu z innymi niemieckiemi okrętami i przekazać im część swego śmiercionośnego ładunku. Gdy jednak wojna wybuchła, olbrzymi plan zahamowania handlu transoceanicznego, przy pomocy luźno działających okrętów upadł całokowicie. Zawdzięczało się to częściowo niepowodzeniu niemieckiej organizacji szpiegowskiej w Wielkiej Brytanji, gdyż na kilka godzin przed wybuchem wojny, około trzydziestu agentów niemieckich było aresztowanych przez brytyjskie władze bezpieczeństwa. Pogrążyło to niemiecki sztab morski w zupełnych ciemnościach, jeżeli chodzi o ruchy floty brytyjskiej. W Berlinie przypuszczano, że stalowy kordon jest już na morzu Północnem ustawiony, wobec czego rozkazy wyruszenia dla prawie wszystkich uzbrojonych okrętów, które były gotowe do wypłynięcia, zostały cofnięte. Jedynym wielkim okrętem, któremu pozwo-

lono płynąć był Kaiser Wilhelm der Grosse. Gdy jednak został on w kilka tygodni później przyłapany i zatopiony przez H. M. S. Highflyer, prawdopodobnie los jego zniechęcił wiele innych niemieckich okrętów do przedzierania się na pełne morze.

O wiele bardziej owocną była praca organizacyjna, przeprowadzona potajemnie przed wojną, dzięki której niemieckie okręty na Atlantyku i Pacyfiku były zaopatrywane w opał i ropę.

Planowano jednak akcję na znacznie większą skalę, niepowodzenie zaś należy zawdzięczać czujności brytyjskiej floty i wywiadu. Świadomość tego wszystkiego pozwala jasno zrozumieć powagę niebezpieczeństwa, jakie groziło angielskiemu handlowi trasoceanicznemu w 1914 roku.

Gdyby plany niemieckie powiodły się, to flota brytyjska już po trzech miesiącach byłaby zniszczoną i kraj stanąłby przed widmem strasznego kryzysu żywnościowego.

(Z łaskawego pozwolenia „Daily Telegraph").

Handel morski portów morza Północnego

w świetle cyfr

Ciekawe dane statystyczne za ubiegły 8-miomiesięczny okres nawigacyjny przynosi numer wrześniowy niemieckiej „Hansy", czasopisma fachowego, poświęconego zagadnieniom żeglugi i handlu zamorskiego.

Wykazuje on w porównaniu z takim samym okresem roku 1930-tego znaczny spadek tonażu we wszystkich nieomal większych portach konkurencyjnych morza Północnego za wyjątkiem jedynego Hamburga. A mianowicie w okresie ubiegłych 8-miu miesięcy nawigacyjnych weszło i wyszło z portów:

	w roku 1931		w roku 1930		Różnica w	
	okrętów	o tonażu N.R.T.	okrętów	o tonażu N.R.T.	w S/S	w tonnach
w Hamburguu	13.684	14.114.209	13.392	14.518.421	+292	—434.212
w Bremie	4.406	5.769.403	4.817	6.053.571	—411	—284.168
w Rotterdamie	7.250	11.775.925	8.207	13.664.889	—957	—1.888.964
w Nieuwe Wateıw.	9.031	15.317.627	10.211	17.079.810	—1.180	—1.762.183
w Antwerpji	6.993	12.793.109	7.342	14.171.436	—349	—1.378.327

Przytem w porównaniu z lipcem r. 1930-ego obrót towarowy 5-ciu największych portów morza Północnego w miesiącu lipcu r. b. wykazuje również skurczenie się o przeszło pól miljona ton, jak to wynika z następujących niezmiernie ciekawych i pouczających cyfr, dotyczących portów.

gdzie notowano w 1.000-cach ton w lipcu

	w przywozie			w wywozie		
	w roku 1930	w r. 1931	róż. w %	w r. 1930	w r. 1931	róż. w %
w Hamburgu	1.206	1.208	+0.2	795	649	—18.4
w Bremie	320	277	—13.4	200	169	—13.3
w Amsterdamie	383	336	—12.3	161	169	+5.0
w Rotterdamie	1.713	1.495	—12.7	1.000	994	—0.1
w Antwerpji	865	923	+ 6.7	986	875	—11.3

Dotyczy to przedewszystkiem *wywozu* przez wymienione powyżej porty, który w miesiącu tym w porównaniu z tym samym miesiącem r. ub. zmalał łącznie o

286.000 ton, czyli o 9,1 proc.

gdy przywóz przez porty te w tym samym czasie spadł o 248.000 ton, czyli o 5,5 proc.

Jak to wynika z danych z miesięcy poprzednich mamy i na tym odcinku życia gospodarczego do zanotowania fakt pogłębiania się przeżywanego, ostrego kryzysu gospodarczego, bowiem już w porównaniu chociażby z czerwcem roku bieżącego spadł przywóz w tonach przez wspomniane porty w miesiącu lipcu o całe

172.000 ton, czyli o 3,9proc!

Wahania te uwidocznione zostały w zamieszczonem poniżej zestawieniu obrotu towarowego wspomnianych wyżej 5-ciu portów za okres 7-miu ubiegłych miesięcy t. j. do dnia 1.VIII. włącznie w porównaniu z takimże okresem r. ub. Obrót towarowy w tym czasie kształtował się w 1.000-cach ton, jak następuje:

			wwóz	przywóz	razem
w Hamburgu	od	1.I.—1.VIII.30.	9.627	5.301	14.928
	od	1.I.—1.VIII.31.	8.821	4.657	13.478
		w stosunku do r. 30.	—.806	—.644	—.1.450
		w %	—.8.%	—.12.1%	—.9.7%
w Bremie	od	1.I.—1.VIII.30.	2.405	1 336	3.741
	od	1.I.—1.VIII.31.	1.855	1 122	2.977
		w stosunku do r. 30.	—.550	—.214	—.764
		w %	—.22.9%	—.16%	—.20.4%
w Amsterdamie	od	1.I.—1.VIII.30.	2.300	1.164	3.464
	od	1.I.—1.VIII.31.	2.212	1.088	3.300
		w stosunku do r. 30.	—.88	—.76	—.164
		w %	—.3.8%	—.6.5%	—4.7%
w Rotterdamie	od	1.I.—1.VII.30.	12.539	7.991	20.530
	od	1.I.—1.VIII 31.	9.839	7.306	17.145
		w stosunku do r. 30.	—2.700	—.685	—.3.385
		w %	—.21.5%	—.8.6%	—.16.5%
w Antwerpji	od	1.I.—1.VIII 30.	5.815	7.157	12.972
	od	1.I.—1.VIII 31.	5.749	6.023	11.772
		w stosunku do r. 30.	—.66	—.1.134	—.1.200
		w %	—.1.1%	—.15.8%	—.9.3%

Innemi słowy przez 5 największych portów morza Północnego w okresie ubiegłych 7-miu miesięcy wwieziono razem w tysiącach ton 28.476, wywieziono zaś 20.196 jednostek, czyli w stosunku do roku 1930-ego spadł wwóz o całe — 4.210, wywóz zaś o — 2.753, razem o — 6.963 jednostki tysiąc tonowe, co w stosunku procentowym daje zmniejszenie obrotu towarowego o—12.9 proc., — 12.0proc., — 12.5 proc.

Dumą przeto napawać nas mogą odnośne cyfry, dotyczące portów naszych na Bałtyku — jak Gdańska, tak i, przedewszystkiem, rozwijającej się w iście amerykańskiem tempie — Gdyni, rozwoju której zahamować nie zdołały ani bojowe taryfy na kolejach niemieckich, ani doskonale zorganizowany aparat handlowy portów konkurencyjnych, ani ich długoletnie stosunki i znajomość rynków świata, ani rozporządzalny tani kredyt, ani nawet ostry, przeżywany kryzys światowy.

Lat jedenaście twórczej pracy polskiej na przyznanym nam dzięki traktatowi wersalskiemu martwym doniedawna skrawku wybrzeża morskiego nie poszło na marne w myśl wskazań wielkich, niezapomnianych mężów stanu, doceniających należycie znaczenie morza dla Polski.

J. S.

23. IX. 1931 r.

Japoński przemysł okrętowy

(dokończenie str. 11-ej)

(dokończenie str. 11-ej)

V.

Okres reakcji.

Piąty okres, okres reakcji, może być tak nazwany nie bez słuszności i powodu. Zastój na rynku okrętowym jest naturalnym wynikiem zbyt wielkiej produkcji okrętów całego świata. W ciągu tego okresu liczba okrętów japońskich wzrosła jednakże, a liczba ton z 2 miljonów posunęła się do czterech. Należy jednak uprzytomnić sobie, że wiele parowców sprowadzanych z zagranicy od roku 1921 było już zupełnie niezdatnych do użytku, gdyż niektóre miały po 20 lat. Ogólny tonnaż sprowadzonych okrętów dochodził do 700.000.

Ogólno-światowa panika w roku 1920-tym miała katastrofalne skutki dla przemysłu okrętowego Japonji. Wielka depresja wstrząsnęła całym światem w r. 1921 i statki pozostawione w portach świata obliczane są na 12.000.000 ton. Jednakże Nippon Kaisha udało się utrzymać nowo-otwarte podczas wojny drogi komunikacyjne, podczas gdy Osaka Shosen Kaisha otworzyło zupełnie nowe drogi. Nippon Yusen Kaisha utworzyło ponadto towarzystwo popierające subsydjami imprezy tworzenia bliskich dróg morskich, a potem nabyło Togo Kisen Kaisha, posiadające parowce na linjach północno - i południowo - amerykańskich. Właściciele 6-ciu towarzystw żeglugi parowej i 3 towarzystwa budowy okrętów połączyły swoje kapitały i utworzyły Kokusai Kisen Kaisha, subsydjowane przez rząd. Obecnie to towarzystwo prowadzi swe interesy na wodach oceanu Atlantyckiego.

Należałoby jeszcze dodać kilka słów o warunkach japońskiego przemysłu okrętowego w chwili obecnej. Okres wojny zaznaczył się wprost epokowym rozwojem w zakresie budowy okrętów, a doki japońskie mogły nawet wypuszczać po 700.000 ton okrętów rocznie. Jednak z powodu depresji powojennej i porzucenia morskiego planu konstrukcyjnego 8—8, produkcja okrętów zmalała obecnie do 250.000 ton. Praktycznie jednak biorąc, o wiele mniej okrętów zostało skonstruowanych przez przeciąg ostatnich kilku lat. W 1919 roku Japonja zbudowała do 620.000 ton okrętów. Lecz w 1922 i 1923 tonnaż spadł do 60.000, a w niewiele lat później — aż do 50.000 ton.

TADEUSZ ROS



KRONIKA

Francja

Francuski program morski na lata 1932—1933 jest następujący: 4 krążowniki drugiej klasy 1 kontr torpedowiec 1 torpedowiec, 1 rzeczna kanonierka i 1 okręt hydrograficzny. Krążowniki będą tego samego typu co modele 1931 r. i będą mieli za cel ochronę komunikacji z Afryką i kolonjami Kontrtorpedowiec będzie tegoż typu co ostatnie serje z małemi jeno ulepszeniami. Wszystkie one mają zastąpić okręty zniszczone. Kanonierka ma służyć w Indo Chinach i Chinach, a okręt hydrograficzny o 600 tonnach ma zastąpić „Utile“, który po 37 latach pracy u wybrzeży Francji został wycofany.

Konferencja okrętowa w Paryżu.

Odbywała się ostatnio w Paryżu konferencja Przedstawicieli Transatlantyckich Linij Okrętowych.

Na konferencji tej postanowiono obniżyć ceny kart okrętowych o 10 do 30 proc. Cena za przejazd trzecią klasą obniżona będzie o trzynaście procent.

Ponadto na Konferencji uchwalono znieść drugą klasę, która zmieniona ewentualnie byłaby na t. zw. klasę turystyczną lub kabinową. Ma to na celu wyrównanie wśród pasażerów różnic towarzyskich.

Ameryka

Stany Zjednoczone

Siedem budujących się obecnie 10,000 tonowych krążowników będą się różniły znacznie od siedmiu wycofanych, jako posiadających defekty. Wycofane zostaną mianowicie: Chester, Northampton, Augusta, Chicago i Louisoille. Houston, który obecnie służy w stacji azjatyckiej, zostanie również wciągnięty na stocznię.

Nowe krążowniki amerykańskie zostały wadliwie zbudowane

Przewodniczący Komitetu Marynarki przy Kongresie Stanów Zjednoczonych Am. Półn. F. A. Britten zarządził dokonanie śledztwa parlamentarnego w sprawie wad nowych amerykańskich krążowników.

Ośm krążowników, jakie Stany Zjednoczone Am. Półn. wybudowały ostatnio kosztem 14.000.000. — dolarów (około 126.000.000. — złotych) okazały się w użytku nieomal bezwartościowe. Na niektórych tych krążownikach popękały osie sterów, wszystkie zaś kołyszą się zbytnio, tak że celne strzelanie z nich na pełnem morzu jest niemożliwe.

W krążowniku „Pensacola“, budowanym obecnie w New Yorku, aby zapobiedz temu nadmiernemu kołysaniu się poczynione będą duże zmiany, kosztem 100.000 dolarów.

Marynarka amerykańska została zmniejszona

W związku z ostatniemi zarządzeniami oszczędnościowemi w Stanach Zjednoczonych, Am. Półn. prezydent Hoover polecił zmniejszyć korpus marynarki wojennej o 5.800 marynarzy. Marynarka wojenna, do której rekrutacja została zupełnie wstrzymana, liczy obecnie 79.700 marynarzy i żołnierzy.

Epokowy wynalazek Polaka

Zamieszkały w Nowym Yorku emigrant polski Emil Kulik zbudował według własnego pomysłu łódź podwodną dla nurków, która może się zanużyć na 300 i więcej stóp.

Łódź ta jest tak urządzona, że momentalnie zanurza i podnosi się automatycznie, a równocześnie może się poruszać w wodzie za pomocą dwóch śrub w każdym kierunku z szybkością 2 mil na godzinę.

Nurek, operujący w łodzi ma zupełną swobodę ruchów. Może też on pozostawać pod wodą 6 godzin, nie będąc zmuszony do wypływania na wierzch, celem nabierania powietrza. Aparat, zasi-



Krążownik niemiecki „Hannower" przeznaczony na rozbiórkę.

lający łódź w powietrze, jest skonstruowany, że oczyszczając i zasilając w tlen zużyte powietrze, pozwala nurkowi przez pełne 6 godzin oddychać swobodnie jednem i tem samem powietrzem. Dzięki takiej konstrukcji nie są potrzebne żadne pompy do napełnienia łodzi świeżem powietrzem, tak często zawodne.

Mając do dyspozycji w łodzi aż 5 potężnych reflektorów, nurek dokładnie widzieć może, co się wokół niego dzieje, a wykonywać będzie przy pomocy mechanicznych rąk stalowych.

Wynalazek naszego rodaka, wywołał zrozumiałe zainteresowanie, stanowi bowiem olbrzymi krok naprzód w rozwoju dotychczasowej techniki badania głębin morskich.

Niemcy

Sławny okręt rotorowy Barbara o 2.077 ton został podniesiony w dokach, jednak nie z powodu złego działania rotorów, posługiwanie się któremi zostało zaniechane. Okazuje się, że ostatnio został on zaopatrzony w wewnętrzny pomocniczy motor spalinowy.

Niemcy o polskiem morzu

Nawiązując do wizyty floty angielskiej na morzu Bałtyckiem, pismo niemieckie „Stettiner Abendpost" pisze, że wizyta ta miała na celu zdobycie przez Anglję punktu oparcia na Bałtyku.

Anglja, zdaniem „Stettiner Abendpost" dąży do pozyskania sobie sympatji Norwegji, a zwłaszcza — Polski. Anglja interesuje się szczególnie polskim portem wojennym — Gdynią.

Pozatem „Stettiner Abendpost" twierdzi, że w interesie Anglji nie leży, aby Polska zniknęła z nad morza Bałtyckiego.

Upadek portów niemieckich.

Ostatnio zaobserwować się daje gwałtowny upadek portów niemieckich w szczególności zaś — Hamburga, Bremy i Lubeki. Upadek ten jest nietylko następstwem przeżywanego przez Niemcy kryzysu gospodarczego, ale pozostaje on w związku z nierozważną niemiecką polityką portową.

Zainteresowane władze niemieckie nie umieją, czy też nie chcą przeprowadzić należytego rozdziału sfery interesów pomiędzy temi portami, wobec czego pochłania je przeważnie Hamburg, odrzucający wszelkie porozumienie z innemi t. zw. miastami hanzeatyckiemi.

W ostatniej chwili wśród miarodajnych czynników niemieckich uzewnętrzniła się charakterystyczna tendencja, a mianowicie — wystąpiły usiłowania, zmierzające do skłonienia Lubeki, aby ta wyrzekła się swojej hanzeatyckiej samodzielności wolnego miasta i dobrowolnie połączyła się z Prusami, co Senat tego miasta oczywiście odrzuca. W najgorszem jednak położeniu jest Brema, całkowicie nieomal podcinana przez Hamburg.

Jak w tem świetle wygląda propaganda niemiecka w sprawie Gdańska, który obecnie z każdym niemal dniem coraz lepiej się rozwija?

Sowiety

Rząd sowiecki oddawna już prowadzi w Anglji rokowania w sprawie zakupów okrętów handlowych. Rokowania te nie dały do tej pory żadnych pozytywnych wyników, ponieważ bolszewicy domagają się niezwykle dogodnych dla siebie warunków kredytowych, na na które właściciele angielskich stoczni okrętowych nie chcą się zgodzić.

Otrzymawszy kategoryczną odmowną odpowiedź na swoje propozycje, bolszewicy zwrócili się z prośbą o pomoc do rządu angielskiego, będącego jeszcze podówczas wyłącznie pod auspicjami Partji Pracy. Delegaci sowieccy prosili, aby na kupno okrętów udzielił im rząd kredytów z funduszów eksportowych.

Sprytny ten manewr bolszewików wywołał olbrzymie poruszenie wśród właścicieli stoczni, którzy na znak protestu wystosowali w tej sprawie do rządu angielskiego szeroko umotywowany memorjał.

Rząd angielski zastrzegł sobie czas do namysłu i prowadził w tej sprawie konferencje z czynnikami kierującemi w Partji Pracy, którzy znani są naogół z filosowieckich nastrojów.

Cała ta korzystna, ale tylko dla bolszewików, tranzakcja niewątpliwie doszłaby do skutku, gdyby w międzyczasie nie nastąpiła w Anglji zmiana rządu. Teraz więc cały projekt udzielenia Sowietom długoterminowych i niskoprocentowych pożyczek angielskich na



„Le Jaguar", jeden z najpiękniejszych krążowników francuskich.

zakup okrętów uważać należy za całkowicie pogrzebany.

Italja

Zarzuty Italii względem francuskiej polityki morskiej skierowane są głównie na dwa punkty. Według informacji M. Danielou, Francja jest obecnie w trakcie budowania 54,235 ton łodzi podwodnych, cho ciąż już posiada 43,640 ton. Będzie wobec tego posiadała 97,875 ton, pomimo, że tonaż łodzi podwodnych W. Brytanji, Stanów Zjednoczonych i Japonji według traktatu Londyńskiego nie może przekraczać 52,700 ton.

Co do projektowanego krążownika o 23,333 ton, zapytuje się Italia, czy tak wielkich rozmiarów okręt jest potrzebny do zwalczenia niemieckiego okrętu o 10,000 ton.

Grecja

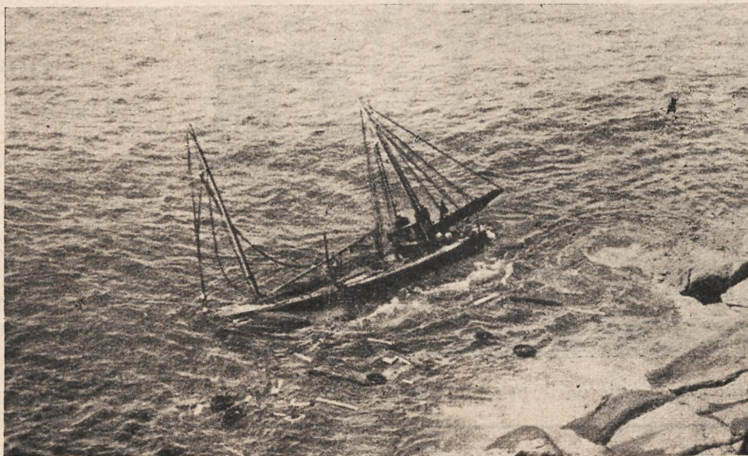
Grecja wystąpiła z programem morskim na nadchodzące 10 lat. Budowa nowych czterech kontr torpedowców ma być rozpoczęta, a wraz z czterema już gotowymi lub będącymi w trakcie budowy, tworzyć one będą nową lekką flotę Grecji.

Hiszpanja

Nowy hiszpański krążownik spuszczony ze stoczni ochrzczony został „Canarias". Posiada on 10,670 ton przy 194 metr. długości na 19,5 metr. szerokości. Przebyć może on bez lądowania 8000 mil przy szybkości 15 węzłów. Uzbrojenie jego stanowi 8 ośmiocalowych dział, zainstalowanych parami w nadbudowanych wieżyczkach, 2 z przodu i 2 z tyłu. Wyposażony jest on prócz tego w szesnaście dział zenitowych i cztery grupy miotaczy torped.

Największe katastrofy okrętowe XX-go wieku

Przerażająca katastrofa okrętu „St. Philibert", w której zginęło około 500 osób, nie jest bynajmniej największą katastrofą okrętową XX-go wieku, chociaż należy ona bezwątpienia do rzędu najtragiczniejszych.



U wybrzeży angielskich rozbił się i zatonął francuski statek „Iverna"

Tragiczny łańcuch wielkich katastrof okrętowych rozpoczął się w roku 1902, kiedy to zatonął mały turystyczny parowiec „Prymus". W odmętach oceanu zginęło wówczas 101 osób.

W 1904 roku zatonął okręt „Camorca". Przeszło 700 pasażerów znalazło śmierć w rozszalałym żywiole.

W kilka miesięcy później wydarzyła się jedna z najbardziej przerażających katastrof okrętowych. W porcie Nowego Yorku spalił się okręt „General Slocun" przyczem 1.000 osób spaliło się żywcem lub też poszło na dno razem z okrętem. Parowiec wycieczkowy „General Slocun" nie zdążył jeszcze opuścić portu, gdy nagle w tej części okrętu, gdzie znajdowały się maszyny, wybuchły płomienie. Okręt zamienił się w pływającą płonącą wyspę. Na wybrzeżach stały tłumy ludzi, przypatrujących się bezradnie nieopisanej w swej grozie tragedji. Gdy statki ratownicze zbliżały się do płonącego parowca, nagle „General Slocun" rozpadł się wśród ogłuszającego huku, grzebiąc pod belkami i żelaziwem setki ofiar. Dziwnym zbiegiem okoliczności katastrofa parowca „General Slocum" wydarzyła się dnia 14 czerwca 1904 roku, to jest w tym samym dniu, w którym po 27 latach zatonął „St. Philibert".

W dwa lata później (1906 r.) zatonął wraz z 300 pasażerami okręt „Siric".

W roku 1912 wydarzyła się największa w dziejach katastrofa okrętowa. Największy na świecie okręt nowoczesny, pływający pałac „Titanic", wyruszył w pierwszą swoją podróż i—jak wiadomo—zderzył się z górą lodową. W lodowatych odmętach oceanu zginęło 1.635 osób, a okręt oczywiście zatonął.

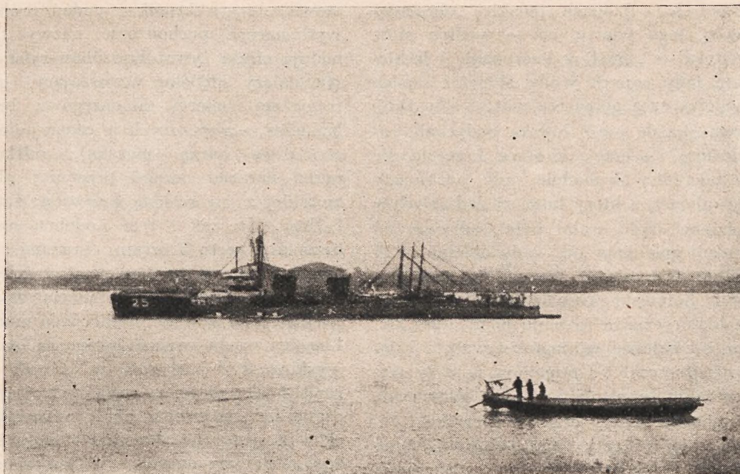
Po tej straszliwej katastrofie nastąpiła dłuższa przerwa. Wprawdzie podczas wojny niejeden okręt zatonął, ale stało się to przeważnie wskutek działań wojennych. Przeklęty łańcuch tragicznych katastrof wznowiony został w 1927 roku, kiedy to zatonął włoski parowiec „Księżniczka Shafalda" wraz z 314 pasażerami.

W 1928 roku zginęło 114 osób podczas katastrofy parowca „Vestris" i wreszcie ostatnio (14 czerwca 1931 roku) grób na dnie morza znalazło 580 pasażerów statku „St. Philibert".

Mimo tak wielkiego pokłosia ofiar, jakie pochłonięte zostały przez te niezmierzone przestrzenie wód, jakiemi są oceany i morza całego globu, ludzkość stale systematycznie zmierza do opanowania tego potężnego żywiołu, do ujarzmienia go w kieracie wytrwałej dla siebie pracy.



Na lądzie...

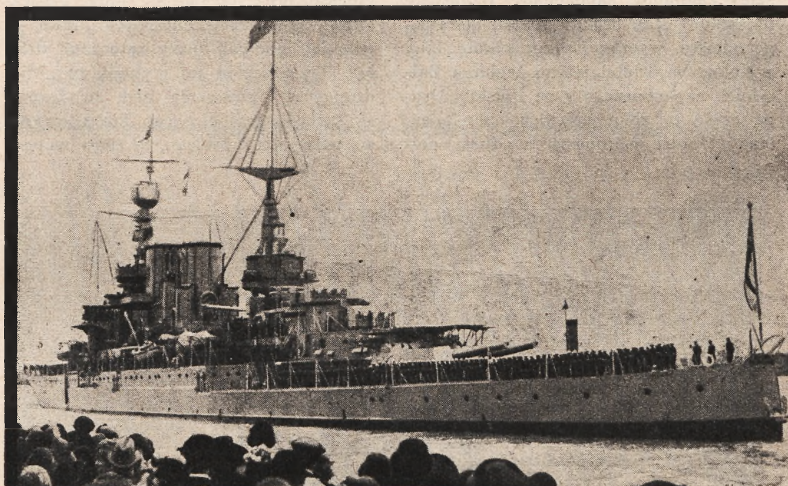


Japońskie krążowniki na Jangtse.

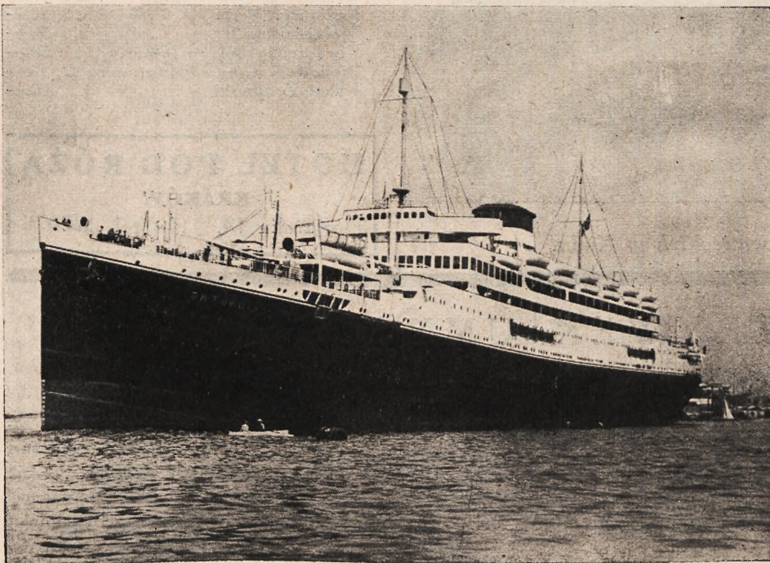
Morze polskie w powieści

(Motywy morskie w dawniejszej powieści polskiej. — Pierwsza powieść o Kaszubach — rybakach A. Gruszeckiego. — Trylogja morska (Żeromskiego).

Polska nadmorska i jej mieszkańcy zostali bardzo późno przez literaturę polską odkryci. Stosunkowo zaś najpóźniej przez powieść polską. Przed rokiem 1920 niewielu da się naliczyć belletrystów polskich w utworach swych motywy morskie opracowujących. Są to przytem przeważnie nieśmiałe próby, zetknięcia zgoła przypadkowe i powierzchowne. Wymienimy je w zwięzłym przeglądzie. A więc: opowieść *Szczęsnego Morawskiego* o kupcach, wędrujących nad morze polskie „Po jantar" (t. j. po bursztyn), rzecz dość ciekawa ze względu na niemałą erudycję autora i jego zamiłowanie do badań nad starożytnościami słowiańskiemi, ale tematem w zbyt odległą przeszłość sięgającą, a samego morza, żywego, wiecznego nie wiele nam pokazująca. Podobny charakter ma opowiadanie zapalonego rewindykatora polskiej własności *Ludwika Stasiaka* o *„Wenedzie"*, słowiańskim, potężnym grodzie nadmorskim, przed wiekami rzekomo w falach morza zatopionym, którego wspomnienie pokutuje w legendach ludowych. Ku bliższym nam czasom zwraca się *Deotyma* (Jadwiga Łuszczewska) w swej gawędzie historycznej o *„Panience z okienka"*, przedstawiając nam barwne życie możnego patrycjatu gdańskiego z XVII w. Z opowiadania promienieje szlachetna tendencja, podkreślająca konieczność zgodnego współżycia Gdańska z Polską, ale mimo, że obracamy się tu wciąż na terenie jedynego portu dawnej Rzpltej, to jednak morza nie oglądamy wcale. Pierwszą chronologiczną powieścią polską, przedstawiającą życie nadmorskiej, rybackiej ludności, a rzuconą na szerzej podmalowane tło pejzażu morskiego jest—niesluszie przez krytykę zlekceważony, a przez czytającą publiczność zapomniany utwór *Artura Gruszeckiego* p. t. *„Tam gdzie się Wisła kończy"* (nie zbyt ściśle zatytułowany, gdyż głównym terenem akcji jest tu półwysep helski i t. zw. Małe morze a nie Gdańsk, tylko ubocznie wspomniany, jako rynek zbytu rybackich połowów). Powieść ta oparta na materjale naocznych spostrzeżeń autora daje nam dość szczegółowy, realistyczny (za wyjątkiem końcowej fantastycznej historji o szkunerze rybackim na dalekie wody po wspaniałe połowy się wyprawiającym) obraz wprawdzie przeważnie lądowego życia rybaków z Jastarni, ich sposobu bytowania, ich zajęć, zwyczajów i obyczajów, nawet ich odrębnej gwary, a to wszystko rzucone na tło żywego, coraz to odmiennego pejzażu morskiego. Wprawdzie Gruszecki był na Helu w lecie, kiedy żadnych większych połowów niema, nie mógł więc właściwemu życiu ludności rybackiej bliżej się przypatrzeć, ale mimo niedokładności przedstawionego obrazu, już przez to samo, że się pierwszy tym tematem zajął, że właśnie w tym czasie (r. 1903), kiedy nauka niemiecka chciała gwałtem z Kaszubów zrobić odrębne plemię słowiańskie, on odkrył nad polskiem morzem polskich rybaków, że już wtedy (na



Angielski kontrtorpedowiec „King".



„Saturnia", największy motorowiec świata (42.000 ton).

20 lat przed Żeromskim) zdobył się na wzbogacenie polskiego języka literackiego wyrażeniami z kaszubskiego słownictwa żeglarskiego i rybackiego—przez to wszystko trzeba uznać jego niemałą zasługę, tem większą, że i pod względem literackim „Tam gdzie się Wisła kończy“, jako typ powieści realistycznej nie jest bez pewnych walorów.

Żywiej zajmą się morzem prozatorowie polscy dopiero po r. 1920, po tych symbolicznych zaślubinach morza nietylko z państwem, ale i literaturą polską. Wiatr od polskiego morza przewieje triumfalnie przez całą sztukę polską. W literaturze najpiękniejszy hołd morzu polskiemu złoży czołowy pisarz pokolenia *Stefan Żeromski* w pisanej piękną prozą poetycką trylogji. Jej część *p*ierwszą *s*tanowi poemat na cześć *„Wisły“*, co niby życionośna arterja przepływa poprzez szeroką połać kraju, biegiem swoim i dopływami skupiając wszystkie ziemie oraz dzielnice polskie, a łącząc je z morzem „wykreśla kierunek westchnieniu polskiemu, tęsknej źrenicy pokazuje cel, wspomina szlak zaginiony, zapomniany, wzgardzony, jakoby ślad brózdy pośród morskiego odmętu, wyoranej przez szkutę Jana z Kolna, najdzielniejszego żeglarza Bałtyku i najśmielszego syna Polski“. Druga część to zbiór epickich opowiadań, ślad *„Wiatru od morza“* w duszy polskiej i w dziejach polskich obrazujących, tego wiatru, co — według słów autora — „niósł w kaszubskie i lechickie lądy zapach wody słonej i zapach jodowy, szczególną rzeźwość i siłę“, którem „każda pieśń ludzka oddychała radośniej i szerzej, a serce krzepiło się i uderzało swobodnie, gdy pochłonęły go płuca“, a który ludzi zasiedziałych w nizinach lądu wołał wdal, odrywał od ziemi, gnał naprzód — do dzieła. — W cyklu wspaniałych rapsodów przedstawił Żeromski najważniejsze momenty z historycznego rozwoju pomorskiej ziemi od najazdu wikingów i walk z zalewem łupieskich Germanów, poprzez męczeńskie apostolstwo św. Wojciecha, tragiczne wzloty duszy Kopernika i żeglarskie tęsknoty Jana z Kolna, aż po dzień dzisiejszy, gdy na pomorskim brzegu gruntują się podstawy suwerenności państwa polskiego, której symbolem jest budowa pierwszego portu Rzeczypospolitej w zatoce gdyńskiej. O budowie tego portu pisze Żeromski z przedziwnem przejęciem, z niezwykłą plastyką malując gigantyczny wysiłek woli ludzkiej oraz starając się oddać gorączkowy rytm pracy, budującej „nowe, w polskiej lądowej duszy zatoczone dzieło“. Trzeci człon tej trylogji, to „Międzymorze“. Unaocznia nam tu Żeromski proces geologicznego kształtowania się półwyspu helskiego, to znów na podstawie starych kronik i podań próbuje wytłumaczyć pochodzenie nazwy Hel, maluje ciężki żywot Kaszubów-rybaków (tu należy głęboko wzruszający opis tragicznej śmierci młodszego z braci Kąkolów, zaskoczonych w czasie połowu straszliwą burzą morską), odsłania przed naszemi oczami tajemnicę głębi morskiej z jej swoistą przyrodą: fauną i flory. Te zaś i tym podobne opisy przeplata gęsto i często obrazami wybrzeża i morza, malowanemi z głębokiem odczuciem i prawdziwem umiłowaniem tego szarego, północnego morza. Przytem warto zwrócić uwagę na barwę językową tych utworów, w których Żeromski jako pierwszy z naszych pisarzy, ośmielił się na szerszą skalę wprowadzić charakterystyczne słownictwo morskie i żeglarskie, wzbogacając w ten sposób nasz język literacki.

RAJMUND BERGEL



Cmentarzysko okrętów niemieckich w Kielu.

Z pracy Kół K. FL. N.

Jak świetnie pracuje Gminne Koło K. Fl. N. w Dziewieniszkach.

W roku bieżącym wpłacono do Centrali Komitetu tylko ze zbiórek i ofiar zł. 2.080.—, w tem:

pp. Kowalska — nauczycielka		Zł.	150.—
„ Mazurówna Zofja	„	„	150.—
„ Rynczewska Mieczys.	„	„	120.—
„ Dzienkowska Stanis.	„	„	120.—
„ Surudówna Wanda	„	„	100.—
„ Szyłejkówna Helena	„	„	100.—
„ Bełkotówna Zofja	„	„	100.—
„ Królikowski Eugenjusz	„	„	60.—
„ Fronikówna Helena	„	„	60.—
„ Sznitowski Jan	„	„	60.—
„ Piątowa Marja	„	„	60.—
„ Piąty Wincenty	„	„	60.—
„ Górkiewiczówna Rozal.	„	„	60.—
„ Pienas Józef	„	„	60.—
„ Cuperówna Marja	„	„	60.—
„ Zienkiewiczówna Józ.	„	„	60.—
„ Kostecki Jan	„	„	60.—
„ Kostecka Marja	„	„	60.—
„ Birkowski Stanisław	„	„	60.—
„ Birkowska Marja	„	„	60,—
„ Osiński Leopold	„	„	60.—
„ Sulżycki Kazimierz	„	„	60 —
„ Dulkowa Marja	„	„	60.—
„ Kozaczeńkowa Stanis.	„	„	60.—
„ Konopielko Jan	„	„	60.—
„ Kazimierz Bryja	„	„	30.—
„ Wołejszówna B.	„	„	30.—
„ Kozaczeńko Bol. — leśniczy		„	50.—
„ Brodowski Z. — administrator		„	10.—
„ Kahał Żydowski		„	20.—

DZIAŁ ROZRYWEK UMYSŁOWYCH

Szarada: Zew morza

Oj! rośnij *pierwsza* — *tuzin* polska
[*trzecia* — *piąta*!
Niech *pierwsza* twa szacunek w świecie
[całym szerzy,
Niech sława twa nam dusze i serca
[zaprząta,
Niechaj wróg, czy przyjaciel — w po-
[tęgę twą wierzy!

Dziewięć — *siódme* na cześć twą zawsze
[pisać będą,
Zwłaszcza, kiedy zobaczą wielki „Dar
[Warszawy“,
Który, oby się zjawił w Polsce na
[kolędę
Najbliższą!... opóźnienia nie czuję
[obawy,

I mam jakieś przeczucie mocne a ra-
[dosne,
Że „Dar“ na Bałtyk spłynie już na
[przyszłą wiosnę.
Niech *trzecia* — *czwarta* najcudniej
[rozkwita,
Jako ta wiara w duszach całego na-
[rodu,

Niech *dwa — trzynaste* serca pewność [zawsze wita,
Że oziębłości nigdy nie znajdziem po- [wodu,
Lecz, że dbać wciąż będziemy o jej [cenne zdrowie,
Że dla nas jest i będzie zawsze oczkiem [w głowie!
Szesnaste—siedemnaste wszystkie niech [się cieszą,
Że *trzecia — czwarta* nasza pruje wciąż [ich łona,
Niech *osiem — jedenaste — siódme* [wszystkie spieszą
By wieść radosną zanieść w państwo [Posejdona:
Że nie *szesnasty wstecz — wstecz tuzin* [Polska Flaga,
Bo pod nią płyną: wiara, młodość i od- [waga.
Wstecz czternasta — siedemnasta — [drugie nasza nowa
Miłością całej Polski od krańca po [kraniec
Dumą niechaj każdego Polaka na- [pawa,
Że Bałtyk nasz posiada jej olbrzymi [szaniec,
Co *piętnaście — trzynaście — siedem- [naście* kręgi
Swojej przyszłej, a groźnej na morzu [potęgi.—
Jednostek gdy *dziesiąte,* lub dwieście [posiędzie
Kochana *trzecia — czwarta* — dla na- [szych pobrzeży
Z chwilą tą przeciwniczką już poważną [będzie
I siłą, z którą liczyć dobrze się na- [leży,
Do wnętrza Polski z morza trudną bę- [dzie droga,
Nie stąpniesz na niej *dziesięć i pięt- [nasta* wroga!
Nie *szesnastej i siódmej* rzeczą, ale [musu,
Jest ciągły zew by morskie siły nasze [rosły,
Nie wolno chęci dobrych chować do [lamusu,
Gdy cel przed nami wielki i gdy zew [tak wzniosły,
Osiem — czternaście prawda niech [przed nami stoi,
Że tylko pewnych siebie wróg zawsze [się boi!
Jedenaste i siódme żądeł z po za granic
Nie straszne już nam będą, gdy wiara [napawa,
Że nas „zacni" sąsiedzi już nie mają [za nic,
Bo potężna u brzegów stróżuje nam [nawa,
Że wzamian nowa *szósta — druga* wro- [gów spotka,
Gdy zechcą łeb wychylić z poza swego [płotka.

. . . .

Ośm cudzą *mendel — pierwszą* racho- [wać nie trzeba,
Dziewięć — piąte prawdziwy motyw [mej szarady,
Dziewięć — tuzin nie radzi żądać man- [ny z nieba
Tam, gdzie sercem i głową trzeba da- [wać rady...
I pragnę dodać tutaj — już na samym [końcu:
Przed siłą *raz — cztery — sześć* wróg [jak lód na słońcu.

Henryk Pianowski.



Rozwiązanie niniejszej szarady nadsyłać należy pod adresem *redakcji do dn. 20 października r.b.*

Rozwiązanie szarady z Nr. 12-13 brzmi: *Niemiecki ambaras to Pomorze zabrać zaraz.*

Nagrody za dobre rozwiązanie szarady otrzymują drogą losowania: pp. Zbigniew Ejme (Warszawa, Chłodna 49), p. Sielanko (Pińsk, D-wo Flotylli), S. Borowski (Wilno).

Bonzio ma głos...



— Aj, Polacy, Polacy, czy wy nigdy nie nauczycie się przyzwoitości w stosunku do morza, nie przestaniecie o niem wypisywać bredni? mówił stary doktór, co pół świata zjeździł na pasażerskich okrętach, do mego kapitana, kiedy przyszliśmy do niego na proszoną herbatkę.

— Co takiego? nic nie wiem — dziwił się kapitan.

— Masz, czytaj! Tu doktór poirytowany wetknął do ręki kapitanowi jakąś gazetę. Rzuciłem okiem, ale nie zdążyłem przeczytać tytułu, zauważyłem tylko u góry słowo: „polski" czy „polska".

Kapitan zaczął czytać: „wszyscy uczestnicy pierwszej polskiej wycieczki na wody polarne"...

— Oho, przerwał kapitan, bagatela! Ekspedycja polarna polska, o której, ja nic nie wiem!

— Czytaj, czytaj dalej, oburzał się doktór.

......„ wycieczki na wody polarne na statku „Polonia" przesyłają i t. d. i t. d. Następują podpisy.

Mój kapitan jest piękny, ale po przeczytaniu depeszy stał się jeszcze piękniejszy: wytrzeszczył tak oczy, że przez chwilę był zupełnie do mnie podobny.

— A to ci wikingowie! do stu piorunów! wyrwało mu się z ust.

Wikingowie od piorunów... ale kto? ci, co pisali, czy ci, co drukowali.

— Przepraszam, doktorze, człowiek czasem zaklnie niechcący. Czy oni rzeczywiście myśleli, że na wygodnych leżakach, w letnich spodenkach płyną po wodach polarnych? Sądziłem, a nawet uradowałem się na razie, że oto Polska bierze udział w pracy nad wydarciem tajemnic podbiegunowej przyrody. Franklin, Nansen, Amundsen, Byrd... majaczyły mi się imiona bohaterskich podróżników, którzy nie szczędzili trudów i życia, ażeby poznać nieznane, przeniknąć tajemnicę lodową. Dobrowolski, Arctowski ...Naraz na wygodnym spacerowym parostatku wleźli w szacowne to grono pasażerowie z „Polonii".

Tak jest, doktorze, wyraźnie stoi napisane: „Pierwsza polska wycieczka polarna". A niech wam piesek okrętowy na wasze flanelowe spodenki nakicha, bo psa morskiego na Golfstremie nie zobaczycie!.

— Pomyśl, kapitanie, jeden pisze, a drugi drukuje.

— Banialuki.

— Oczywiście. Wstydziłem się, kiedy to przeczytałem. Rozumiesz: polska wyprawa... polarna... lokaj, uwijający się pomiędzy leżakami z tacą... Coś tu jest nie w porządku.

— Blaga, zwykła blaga, strojenie się w cudze piórka. Pal ich sześć, tych nowych odkrywców bieguna, chodźmy na herbatę.

Tak oni po kolei wymyślali i sądzę, że słusznie. Ja sześć razy przejeżdżałem przez biegun północny i dwa razy przez południowy — wiem, co to znaczy. Bracie, tam nie tylko para, — słowa zamarzają w powietrzu. Jakem naszczekał na biegunie, to dopiero koło Irlandji odtajało i moje szczekanie mi z tego, ni z owego rozległo się na pokładzie. Ot, co! A tu raptem letnie spodenki na biegunie! Dobrze powiedział kapitan o takiem pisaniu polarnem. Jabym też im tam swoje wypisał jak należy gdybym tam był.

(3-1)

NOWE SANATORJUM W IWONICZU

Ogólno-Państwowego Związku Kas Chorych w Polsce

Sanatorjum Ogólno - Państwowego Związku Kas Chorych, uruchomione 2-go lipca b. r. wznosi się w najpiękniejszej części Iwonicza, na wyniosłem wzgórzu, okolonem lasami.

Budynek sanatorjum projektowany był przez inż. Raucha, Madurowicza i Putermana, a budowa jego wykończona pod kier. Inż. M. Szabuniewicza z og. Państw. Związku.

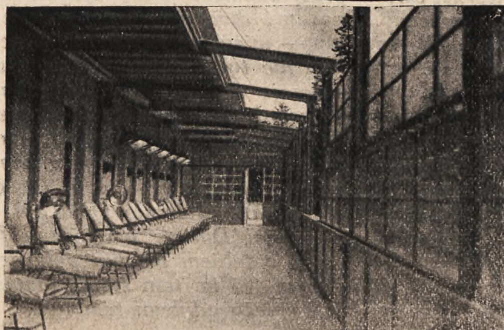
Sanatorjum czynne cały rok ,obliczone jest na 180 osób dorosłych i 40 dzieci, które znajdują się pod opieką specjalnej wychowawczyni.

Jest ono przeznaczone do leczenia: gruźlicy pozapłucnej (gruczołowej i stawowo-kostnej), przewlekłych stanów pozapalnych, przewlekłego gośćca (reumatyzmu) stawowego i mięśniowego, chorób kobiecych, chorób górnych dróg oddechowych (za wyjątkiem gruźlicy), zaburzeń przemiany materji (jak dna, otyłość i cukrzyca), ogólnych stanów nerwowych, stanów wyczerpania i osłabienia, oraz niedokrwistości żołądka i nieżytu kiszek.

Pokoje mieszkalne są 1, 2 i 3 osobowe. Są one urządzone estetycznie; zaopatrzone są w bieżącą ciepłą i zimną wodę, wygodne łóżka z siatką kanadyjską i włosiennymi materacami, w instalację radjową przy każdem łóżku i t. d.; pokoje posiadają własne balkony.







W Sanatorjum mieści się zakład kąpielowy dla kąpieli solankowo-jodowo-bromowych, borowinowych, kwaso węglowych, elektrycznych, piankowych itd

Ponadto jest tam szereg oddziałów fizjoterapeutycznych: hydroterapja, lampy Vitalux i Bacha, elektroterapja i djatermja, inhalatorja pojedyńcze i zbiorowe, mechanoterapja, roentgenoterapja, solarium — weranda z rozsuwanemi oszklonemi ścianami i dachem, co umożliwia korzystanie z niej w każdej porze roku, bez względu na pogodę, a wreszcie kąpiele słoneczne i powietrzne.

W Sanatorjum są nowoczesne i higieniczne urządzenia gospodarcze, jak kuchnie mechaniczne, chłodnia z wyrobem sztucznego lodu, pralnia, piekarnia i t. d., następnie centralne ogrzewanie, elektryczne oświetlenie, dźwigi elektryczne, sygnalizację świetlną, sale wypoczynkowe, specjalną salę odczytową, czytelnię, bibljotekę oraz szereg tarasów, z których roztacza się piękny widok na Zakład Zdrojowy i całą okolicę.

Sanatorjum zaopatrzone jest w różne gry towarzyskie i sportowe, a m. in. w siatkówkę, tenis z własnym kortem i t. d.

Z Sanatorjum Ogólno-Państwowego Związku Kas Chorych mogą korzystać członkowie Kas Chorych oraz inwalidzi wojenni, w miarę zaś wolnych miejsc również inne osoby.

Od pierwszych dni swej działalnoci cieszy się Sanatorjum dużą frekwencją ze względu na bardzo niskie oszty, najnowsze urządzenia lecznicze gospodarcze oraz troskliwą opiekę ze strony dyrekcji Sanatorjum.

Komunikację między stacją kolejową Iwonicz, a Sanatorjum utrzymuje własny autobus sanatoryjny.

Informacyj udziela listownie Dyrekcja Sanatorjum.

STOCZNIA GDYŃSKA i JEJ WSPÓŁPRACA Z MARYNARKĄ WOJENNĄ



Iżynier Antoni Dunin-Slepść wybitny działacz na polu gospodarczem, członek rady technicznej przy Ministerstwie Komunikacji, główny założyciel polskiej stoczni w Gdyni i członek rady nadzorczej.



Inżynier Budowy Okrętów p. Włodzimierz Błażejewski Naczelny Dyrektor Stoczni Gdyńskiej któremu dzięki intensywnej i niezmordowanej pracy przy organizacji zawdzięczyć należy powstanie polskiej stoczni w Gdyni.

Stocznia Gdyńska, która prawnie powstała pod tą nazwą w grudniu 1928 r. zamiast zlikwidowanych mechanicznych warsztatów reperacyjnych pod firmą „Nauta", zachowała przejściowo ten charakter warsztatów mechanicznych do kwietnia 1929 r. Z dniem 29 kwietnia 1929 nastąpiła zmiana zarządu Stoczni, składającego się dotąd z osób, które albo nie miały za sobą wogóle studjów technicznych, albo jeżeli miały to lądowe, a więc nie mających ani wykształcenia ani praktyki w dziedzinie okrętownictwa. Jasnem jest, że taki zarząd nie znając potrzeb okrętownictwa nie mógł nadać mechanicznym warsztatom reparacyjnym charakteru Stoczni.

To też w dniu 29 marca 1929 r. kierownictwo Stoczni zostało powierzone przez radę nadzorczą inżynierowi budowy okrętów Włodzimierzowi Błażejewskiemu, który został mianowany jedynym członkiem zarządu Stoczni Gdyńskiej oraz jej dyrektorem. Od tego czasu rozpoczyna się powolna rozbudowa Stoczni Gdyńskiej jako Stoczni i jej współpraca z Marynarką Wojenną oraz Handlową.

Już w początku maja po załatwieniu formalności przetargowych Stocznia otrzymała po gorącej walce O. R. P. „Mazur" do przebudowy, na którym został wykonany cały szereg poważniejszych robót kadłubowych.

Po tych, jeżeli tak można powiedzieć, bojowych chrzcinach Stocznia Gdyńska zyskała prawo faktyczne występowania w rzędzie innych stoczni, ubiegających się o roboty poważniejsze.

Od tego też czasu zaczyna się stała współpraca Stoczni z Marynarką, która do wszystkich poważniejszych robót okrętowych woła Stocznię Gdyńską. Do większych z całego szeregu robót wykonanych przez Stocznię Gdyńską dla Marynarki należy zaliczyć:

1) zamiana dziobu na O. R. P. „Krakowiak",

2) przebudowa 2 lichtug na magazyny,

3) zamiana całego poszycia O. R. P. „Mewa" oraz przebudowa statku.

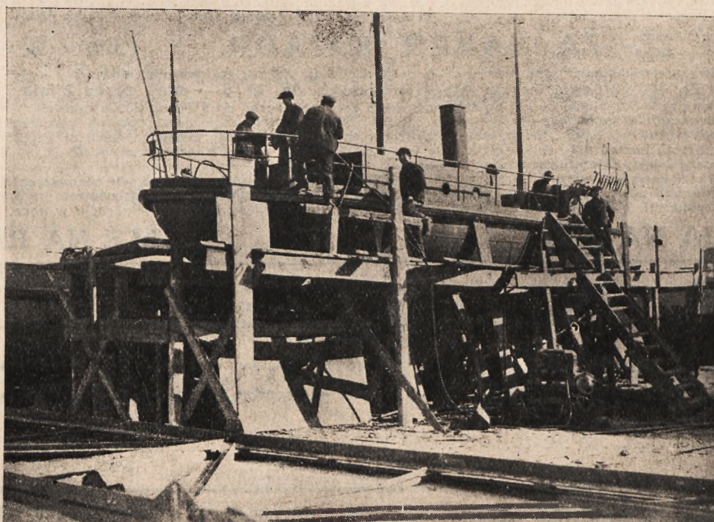
Ostatnie dwie roboty muszą być zaliczone do bardzo poważnych, szczególnie przebudowa O. R. P. „Mewa", która jest całkowicie pracą dokową i wymaga inwestycyj oraz wyrobionego personelu.

Posiadanie przez Stocznię doku pływającego do 5.500 DW nośności zabezpiecza Marynarce natychmiastową pomoc w razie ewentualnej awarji.

Cała Polska a szczególnie Marynarka Wojenna jest mocno zainteresowana w tem, aby Gdynia posiadała stocznię, któraby nietylko mogła dokonać wszystkich napraw, ale jednocześnie zbudować potęgę Polski wojskową i handlową na morzu i tem zabezpieczyć sobie drogę na szeroki świat.

— Rozbudowa polskiej marynarki wojennej oraz handlowej powinna być przeprowadzona w kraju rękami polskiego robotnika i inżyniera. — Wydaje się nam, że podobna teza nie może nikomu nasunąć wątpliwości z punktu widzenia gospodarczego i państwowego. Ale jest jeszcze jedna strona, strona wykonalności w kraju odpowiednich objektów. Otóż, analizując tę sprawę musimy otwarcie powiedzieć, że zadanie to jest całkowicie możliwe do wykonania. Polska podzielona przed wielką wojną na części nie mając niepodległości, a co za tem idzie — morza, nie miała swoich wyszkolonych pracowników w dziedzinie budowy statków i dlatego też Stocznia Gdyńska, która od 2 i pół roku egzystuje w Gdyni, postawiła sobie za pierwsze zadanie — ściągnąć tych nielicznych rozrzuconych po świecie pracowników oraz wyszkolić nowy ich zastęp. Obecnie po 2 i pół latach wytężonej pracy i borykania się z prymitywnemi warunkami pracy w Gdyni, udało się Stoczni zorganizować zasadniczy ośrodek w ilości 120 ludzi, koło którego może się uczyć dalsza ilość pracowników. Wyposażenie Stoczni w niezbędne inwestycje posunęło się już tak daleko, że pozwala budować statki przy brzeżnej żeglugi, a posiadając takie urządzenia, jak dok pływający dla okrętów do 5,500 DW. oraz kran pływający nośności do 80 tonn i warsztat pływający z instalacją pneumatyczną, stała się już Stocznia niezbędnym składnikiem portu Gdyńskiego.

Rozchodzi się obecnie o to, aby wytworzyć warunki, w których Stocznia mogłaby nadal się rozwijać, przejść do



Statek kwarantanowy dla portu w Gdyni. Długość 16 mtr. szerokość 3,2 mtr. zagłębienie 1.5 mtr. Całkowicie wykonany przez Stocznię Gdyńską.

większych nowych budowli, aby mogła stworzyć jednostki brakujące Marynarce Wojennej i Handlowej.

Kupno każdego używanego statku zagranicą wyrządza skarbowi państwa stratę w wysokości 2—3 razy większą, niż osiągnięta urojona ekonomja na różnicy cen statku używanego i nowo budowanego. Stosunek ten można bardzo łatwo obliczyć, wyliczając ile państwo musi pokryć z funduszu bezrobocia, nie licząc już tego, że statek używany wymaga o wiele więcej remontu i to bardzo częstego i t. d.

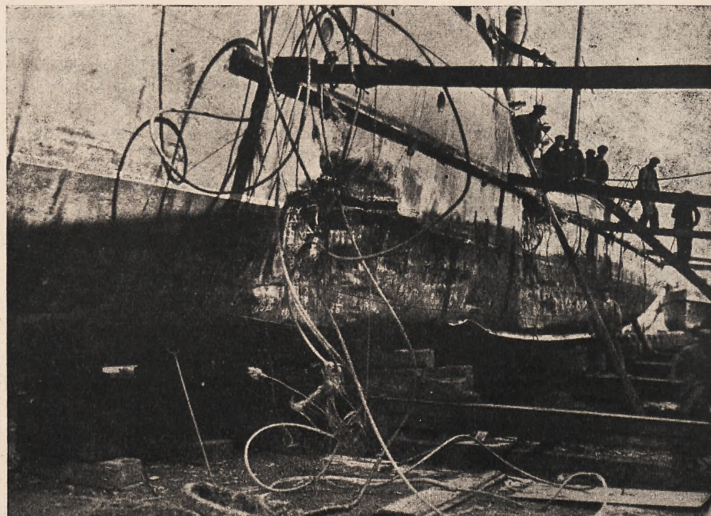
Skargi naszego hutnictwa i innych gałęzi przemysłu, którym budowa okrętów na stoczni krajowej zapewniłaby zbyt produkcji, oraz cały szereg czynników natury gospodarczej, przemawia za stworzeniem w Gdyni prawdziwej stoczni, mogącej budować okręty wojenne i handlowe.

Chwilowo, dopóki nie byłyby wybudowane odpowiednie staple, budować można na pontonach (rodaj doków pływających tylko bez pomp), które można dostać natychmiast. Potrzebne zaś maszyny mogłyby być sprowadzone i ustawione w przeciągu 2—3 miesięcy.

Byłoby bardzo wskazanem, aby pieniądze tak ofiarnie składane przez całe społeczeństwo pozostały wewnątrz kraju. Co zaś do dalszych inwestycyj, to opłacą się one stanowczo, ze względu na domniemaną budowę dalszych okrętów. Albowiem niema chyba mowy o tem, aby po zbudowaniu pięciu czy sześciu jednostek, spocząć na laurach.

Aby utrzymać i dopomóc młodemu, powstającemu przemysłowi okrętowemu, musi predewsystkiem rząd zobowiązać podwładne sobie instytucje państwowe do korzystania z warsztatów stoczni w Gdyni, nie pozostawiając im wyboru między nią a Gdańskiem.

Stocznia Gdyńska spełnia ważne państwowe zadanie — kształci personel, i mając straty, jednak wykłada pieniądze na inwestycje, aby uniezależnić Polskę w przemyśle okrętowym, dlatego też ma prawo liczyć na poparcie rządu i każdego państwowo myślącego obywatela.



O. R. P. „Mewa" w doku po wydobyciu z wody po zatonięciu w basenie południowym w Gdyni.

Prenumerata miesięczna zł. 2, półroczna zł. 10, roczna zł. 20.

Ceny ogłoszeń 1/1 strona — 1000 zł., 1/2 strony — 550 zł., 1/4 strony — 300 zł., Ogłoszenia w kolorach 25% drożej

Adres edakcji i Administracji: Warszawa, Senatorska 14 (Magistrat), tel. 688-33. Konto P. K. O. 25.333.

Redaktor: ZDZISŁAW ANDRZEJOWSKI Wydawca: STOŁECZNY KOMITET FLOTY NARODOWEJ.

Zakłady Drukarskie „HELIKON" Warszawa, Elektoralna 25, tel. 778-52.